

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE ECONOMÍA

Disertación previa a la obtención del título de Economista

***El sector automotriz: evaluación del componente nacional en el
periodo 2002-2013***

Gabriela Mishel Arias Barros

gabytamish2003@hotmail.com

Director: Econ. Rubén Cañas

canasjacome@yahoo.com

Quito, octubre de 2015

Resumen

Esta investigación tiene como objetivo identificar la evolución del componente nacional, puntualmente la influencia que han tenido las políticas gubernamentales con respecto al valor agregado en el sector automotriz ecuatoriano en el periodo 2002-2013. Se inició con el análisis del sector automotriz mundial, la identificación de la demanda; detallando mercados productores y consumidores, seguido por el estudio del sector automotriz ecuatoriano; detallando la normativa, políticas públicas, variables macroeconómicas, balanza comercial y principales actores que interactúan en el sector. Posteriormente en base a la metodología seleccionada (Material Originario Ecuatoriano) se realizó el cálculo del componente nacional, a nivel sectorial, por tipo de vehículo y por ensambladora. Por último, se identificó los efectos de la evolución del componente nacional en la economía ecuatoriana, y su incidencia en el desarrollo económico. Este estudio demostró el mejoramiento de la industria automotriz nacional en términos de valor agregado, sin embargo hay un claro diagnóstico de las limitaciones de las empresas ensambladoras y autopartistas, lo que impide la incorporación periódica de componentes nacionales, limitando el crecimiento sostenido de la industria. Además se evidenció que las políticas restrictivas y fijación de cupos de importación CKD's han frenado el dinamismo del sector, considerando que en el país no se cuenta con una producción integral de partes y piezas para el ensamblaje de un automóvil.

Palabras clave: componente nacional, ensamblaje, valor agregado, matriz productiva, sector automotriz

Dedicatoria

Dedico y Agradezco a Dios, por los logros alcanzados

Dedico esta Tesis a mis padres y hermano que siempre me apoyaron de forma incondicional, moral y económica para poder llegar a ser una profesional

Agradezco mi director que fue un apoyo importante en este camino

El sector automotriz: evaluación del componente nacional en el periodo 2002-2013

Resumen	2
Dedicatoria.....	3
Índice de Gráficos	6
Índice de Tablas	7
Índice de Anexos.....	8
Glosario de Términos.....	9
Introducción.....	11
Preguntas de Investigación	13
Pregunta General	13
Preguntas Específicas.....	13
Objetivos	13
Objetivo General.....	13
Objetivos Específicos	13
Metodología del Trabajo	14
Tipo de investigación.....	14
Fuentes de información	14
Variables e indicadores	15
Procedimiento metodológico	15
Metodología para el cálculo del porcentaje de incorporación de material originario de Ecuador (MOE).....	15
Criterios para determinar el componente nacional	16
Calculo de componente nacional- Casos Internacionales	17
CAN-ALADI	17
México	18
Fundamentación Teórica	19
Teoría Clásica	19
La ventaja absoluta	19
La ventaja comparativa	20
Teoría Neoclásica.....	21
Teoría de mercados	21
La demanda	22
La oferta	22
Costos de producción.....	23
Ventaja competitiva: Michael Porter	24
El Modelo del Diamante de Porter.....	26
Nueva teoría del Comercio Internacional	27
Teoría de la dependencia.....	29
La transformación productiva en Latinoamérica	30
Comercio internacional, intraindustrial e interindustrial	32
El modelo del ciclo del producto.....	32
El comercio internacional y Teoría del crecimiento endógeno	33
Política Comercial.....	35
Evaluación Marco Teórico	36
Capítulo I.....	38
El sector automotriz en la economía mundial	38
Importancia del sector automotriz.....	38
Reestructuración tecnológica: cambios en el sector automotriz	38
Producción segmentada o por módulo	39
Estado actual en la Industria Automotriz a nivel mundial	40
Vehículos en uso a nivel mundial	41

Importaciones y exportaciones mundiales del sector automotor	41
Principales países importadores.....	43
Principales países exportadores.....	44
Evolución del sector automotriz ecuatoriano.....	45
Marco Legal.....	45
Resolución 18 de COMEX.....	46
Resolución 30 de COMEX.....	47
Resolución 65 de COMEX.....	47
Resolución 66 de COMEX.....	47
Resolución 106 de COMEX.....	48
Ley Orgánica de Régimen Tributario.....	49
Cambio de la Matriz Productiva.....	49
Política comercial	50
Actores y Roles en la Política Comercial.....	53
Medidas de Administración del Comercio Exterior	54
Instituciones Públicas.....	55
Comité de Comercio Exterior.....	55
Servicio Nacional de Contratación Pública.....	55
Servicio de Rentas Internas.....	57
Ministerio de Industrias y Productividad	57
Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	57
Asociaciones y gremios.....	57
Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana-CINAE	58
Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías – CANFAC.....	58
Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador- AEADE.....	58
Partidas Arancelarias en el Ecuador: Vehículos.....	58
Clasificación Industrial Internacional Uniforme	59
Orígenes de la Industria Automotriz Ecuatoriana	60
Contribución al PIB	61
Tasas de Interés Referenciales	62
Relación habitantes/ vehículos	63
Ventas.....	64
Composición de las Ventas	65
Importación de vehículos armados	71
Exportaciones de vehículos	73
Balanza comercial	75
Ensamblaje de vehículos.....	76
Capítulo II	79
Componente Nacional.....	79
Cadena Productiva	79
Cadena productiva específica.....	80
Análisis del componente nacional.....	81
Análisis cualitativo del componente nacional	81
Análisis cuantitativo del componente nacional	82
Las empresas ensambladoras que operan en el Ecuador	86
AYMESA: Autos y Máquinas del Ecuador S.A.	87
Empresas comercializadoras.....	88
Empresas autopartistas	91
Componente nacional por tipo de vehículo AYMESA-año 2013.....	92
Ventaja competitiva empresa AYMESA.....	92
OMNIBUS BB Transportes S.A.	93
Empresas comercializadoras.....	94
Empresas autopartistas	95
Componente nacional por tipo de vehículo OMNIBUS BB-año 2013.....	96

Ventaja competitiva empresa OMNIBUS BB	97
MARESA: Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A.....	98
Empresas comercializadoras.....	98
Empresas autopartistas	101
Componente nacional por tipo de vehículo MARESA-año 2013	101
Ventaja competitiva empresa MARESA	102
CIAUTO: La ciudad del Auto	103
Empresas comercializadoras.....	104
Empresas autopartistas	104
Componente nacional por tipo de vehículo CIAUTO-año 2013.....	105
Ventaja competitiva empresa CIAUTO	105
Capítulo III.....	107
Efectos nacionales.....	107
Inversión.....	107
Empleo	108
Capacitación y capital humano.....	111
Tecnología e innovación.....	113
Recaudación Tributaria	116
Efecto de incremento de componente nacional.....	117
Conclusiones.....	119
Recomendaciones.....	121
Referencias Bibliográficas	122
Anexos	130

Índice de Gráficos

Gráfico 1 Costos de Producción	23
Gráfico 2 Las cinco fuerzas competitivas que determinan la competencia del sector	25
Gráfico 3 Diamante de Porter	27
Gráfico 4 Modelo del ciclo del producto.....	33
Gráfico 5 De las partes a los sistemas	39
Gráfico 6. Total vehículos en uso a nivel mundial (miles de unidades).....	41
Gráfico 7 Importaciones y Exportaciones total mundiales 2002-2013.....	42
Gráfico 8 Balanza comercial por continente 2012.....	43
Gráfico 9 Principales Países Importadores a nivel mundial.....	44
Gráfico 10 Principales países exportadores a nivel mundial	45
Gráfico 11. Tasas de Interés Referenciales Porcentaje 2002-2013	62
Gráfico 12. Tasas de Interés – Crédito para consumo sector financiero público versus privado	63
Gráfico 13. Ventas de vehículos periodo 2002-2013	65
Gráfico 14 Composición de ventas Ensamblaje local vs Importación	66
Gráfico 15. Composición de Ventas por tipo de vehículo (porcentaje).....	67
Gráfico 16 Ventas de vehículos nuevos por provincia (porcentaje).....	68
Gráfico 17 Tendencia de Precios Promedio de vehículos	69
Gráfico 18 Precios Promedios de Ventas por tipo de auto 2006-2013.....	70
Gráfico 19. Importaciones nacionales periodo 2002-2013.....	71
Gráfico 20 Importación de vehículos por origen 2013 (Porcentaje).....	72
Gráfico 21. Exportaciones periodo 2002-2013.....	73
Gráfico 22 Exportación de vehículos por destino año 2013.....	75

Gráfico 23. Importaciones y Exportaciones 2002-2013 (millones de dólares)	75
Gráfico 24. Balanza Comercial 2002-2013 en millones	76
Gráfico 25. Producción total de vehículos ensamblados periodo 2002-2013	77
Gráfico 26 Cadena Productiva Sector Automotriz	80
Gráfico 27 Cadena Productiva específica- proceso de ensamblaje	80
Gráfico 28 Acuerdo Ministerial 14 256 MOE	81
Gráfico 29 Evolución componente nacional sector automotriz 2007-2013.....	84
Gráfico 30 Evolución componente nacional sector automotriz 2002-2013.....	85
Gráfico 31 Ubicación Geográfica ensambladoras del sector automotriz	86
Gráfico 32 Cambio de estructura porcentual del ensamblaje de vehículos por ensambladora periodo 2002-2013	87
Gráfico 33 Autos ensamblados por Aymesa marca KIA	90
Gráfico 34 Autos ensamblados por Aymesa marca HYUNDAI	90
Gráfico 35 Ensamblaje de vehículos por ensambladora.....	91
Gráfico 36 Ventajas Competitivas AYMESA 2013	93
Gráfico 37 Autos ensamblados por Ómnibus BB marca CHEVROLET	95
Gráfico 38 Ensamblaje de vehículos por ensambladora.....	95
Gráfico 39 Ventajas Competitivas OMNIBUS BB 2013	97
Gráfico 40 Camionetas ensamblados por Maresa marca MAZDA.....	100
Gráfico 41 Ensamblaje de vehículos por ensambladora.....	100
Gráfico 42 Ventajas Competitivas MARESA 2013.....	103
Gráfico 43 Autos ensamblados por CIAUTO marca GREAT WALL.....	104
Gráfico 44 Ventajas Competitivas CIAUTO 2013.....	106
Gráfico 45 Evolución de la inversión por ensambladora 2002-2013	108
Gráfico 46 Actividades del sector automotriz 2013	109
Gráfico 47 Sistema Global de Manufactura-Omnibus BB.....	112
Gráfico 48 Evolución de la recaudación tributaria de ICE vehículos 2002-2013.....	117

Índice de Tablas

Tabla 1 Fuentes de Información	14
Tabla 2 Variables e Indicadores	15
Tabla 3 CKD.....	16
Tabla 4 Producción mundial de automóviles (Porcentaje).....	40
Tabla 5 Importaciones y exportaciones mundiales de autos	42
Tabla 6 Principales Países Importadores 2012.....	43
Tabla 7 Principales Países Exportadores 2012.....	44
Tabla 8 Porcentaje de Arancel Escalonado para Importación de CKD´s.....	46
Tabla 9. Convenios con la OMC	54
Tabla 10. Partida Arancelaria Nandina-Sector Automotriz	59
Tabla 11. Grupos tomados según CIIU	60
Tabla 12. Clasificación de Industrias	60
Tabla 13 Valor Agregado Bruto por Industria / PIB (miles de dólares)	61
Tabla 14. Datos Generales 2013.....	63
Tabla 15 Parque automotor 2013 por Marca.....	64
Tabla 16 Antigüedad del parque automotor	64
Tabla 17. Composición de Ventas totales de vehículos por año (unidades).....	66

Tabla 18 Ventas de vehículos 2013 por Marca	67
Tabla 19. Número de Ventas por Provincia (unidades)	68
Tabla 20 Precios promedio de venta de vehículos (dólares)	69
Tabla 21 Importaciones por tipo de vehículo (unidades)	72
Tabla 22 Exportaciones por tipo de vehículo (unidades)	74
Tabla 23 Exportaciones por ensambladora (unidades)	74
Tabla 24 Ensamblaje por tipo de vehículo (unidades)	77
Tabla 25 Porcentaje de ensamblaje de autos por tipo de vehículo	78
Tabla 26 Cuadro Resumen Ventas de Vehículos (unidades)	78
Tabla 27 Componente Nacional total del sector automotor años 2007-2013	83
Tabla 28 Empresas Comercializadoras-AYMESA año 2013	88
Tabla 29 Tipo de vehículos ensamblados por Aymesa (unidades)	89
Tabla 30 Marca vehículos ensamblados por Aymesa-2013	89
Tabla 31 Proveedores empresa Aymesa año 2013	91
Tabla 32 Componente Nacional-AYMESA año 2013	92
Tabla 33 Componente Nacional-NEOHYUNDAI año 2013	92
Tabla 34 Empresa Comercializadora-OMNIBUS BB año 2013	94
Tabla 35 Tipo de vehículos ensamblados por Omnibus BB (unidades)	94
Tabla 36 Marca vehículos ensamblados por Omnibus BB-2013	94
Tabla 37 Proveedores empresa Ómnibus BB año 2013	96
Tabla 38 Componente Nacional-OMNIBUS BB año 2013	97
Tabla 39 Empresa Comercializadora-MARESA año 2013	98
Tabla 40 Tipo de vehículos ensamblados por Maresa (unidades)	99
Tabla 41 Tipo de Camioneta ensamblados por Maresa -2013	99
Tabla 42 Proveedores empresa Maresa año 2013	101
Tabla 43 Componente Nacional-MARESA año 2013	102
Tabla 44 Empresa Comercializadora-MARESA año 2013	104
Tabla 45 Autos ensamblados por Ciauto (unidades)	104
Tabla 46 Proveedores empresa Ciauto año 2013	105
Tabla 47 Componente Nacional-CIAUTO año 2013	105
Tabla 48 Inversión de empresas ensambladoras ecuatorianas (millones de dólares)	108
Tabla 49 Número de empleos por ensambladora (unidades)	109
Tabla 50 Personal ocupado sector automotor Vs personal ocupado total comercio años 2002-2010	110
Tabla 51 Personal Ocupado Sector Automotor Vs Total Manufactura periodo 2002-2010	111
Tabla 52 Cobertura de capacitación AEADE	112
Tabla 53 Características de tecnología e innovación por ensambladora-2013	115
Tabla 54 Recaudación de ICE Vehículos	116
Tabla 55 Cobertura de capacitación AEADE	117
Tabla 56 Ahorro por el incremento del componente nacional (dólares)	118

Índice de Anexos

Anexo1 ICE a pagar de acuerdo al precio de venta al público	130
Anexo2 Personal ocupado sector automotor vs personal ocupado total comercio periodo 2002-2010	131
Anexo3 Personal Ocupado Sector Automotor Vs Total Manufactura periodo 2002-2010	132
Anexo4 Cupos Asignados por Operador Económico	133
Anexo5 Importaciones y Exportaciones por clasificación (Balanza Comercial), miles de dólares	134

Anexo6 Producción de Vehículos por ensambladora y tipo de vehículos periodo 2006-2013	135
Anexo7 Resoluciones y Normas COMEX 2010-2013	135
Anexo8 Resolución nº66 COMEX	139
Anexo9 Porcentaje de Arancel a pagar de acuerdo al Producto Ecuatoriano Incorporado	142
Anexo10 Arancel Importación de CKD's en Base a la Incorporación de Contenido Nacional	142
Anexo11 Visita de Campo planta OMNIBUS BB	143
Anexo12 Formularios Metodología para el cálculo del porcentaje de incorporación de material originario de Ecuador (MOE)	147

Glosario de Términos

AEADE	Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador
AELC	Asociación Europea de Libre Cambio
ALADDA	Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores
ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración
ALBA	Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América
AYMESA	Autos y Maquinas del Ecuador S.A.
CAN	Comunidad Andina de Naciones
CANCAF	Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías
CBU	Completely Built Up/ Vehículo totalmente terminado
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CIAUTO	Ciudad del Auto CIAUTO
CIF	Cost, Insurance and Freight/ Costo, Seguro y Flete
CIIU	Clasificación Internacional Industrial Uniforme
CINAE	Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador
CKD	Completely Knocked Down/ Vehículo totalmente desarmado
COMEX	Comité de Comercio Exterior
COMEXI	Consejo de Comercio Exterior e Inversiones
CPC	Clasificador Central de Productor
EFTA	European Free Trade Association/ Acuerdo Europeo de Libre Comercio
FA	Fabricación de Autos
GM	General Motors
ICE	Impuesto a los Consumos Especiales

INEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
ITC	Internacional Trade Center/ Centro de Comercio Internacional
MARESA	Manufacturas Armaduras y Repuestos Ecuatorianas S.A.
MCPE	Ministerio Coordinador de Política Económica
MCPEC	Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad
MIPRO	Ministerio de Industrias y Productividad
MNOE	Material No Originario Ecuatoriano
MOE	Material Originario Ecuatoriano
OMC	Organización Mundial de Comercio
ÓMNIBUS BB	Ómnibus BB Transportes S.A.
PCN	Porcentaje de Contenido Nacional
PIB	Producto Interno Bruto
PROECUADOR	Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones
PVP	Precio de Venta al Público
SA	Sector Automotriz
SEMPLADES	Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo
SENAE	Servicio Nacional de Aduana del Ecuador
SERCOP	Servicio Nacional de Contratación Pública
SRI	Servicio de Rentas Internas
SUV	Sport Utility Vehicle/ Vehículo deportivo utilitario
TLC	Tratado de Libre Comercio
UN COMTRADE	Estadísticas del Comercio de la Organización de Naciones Unidas
UNASUR	Unión de Naciones Suramericanas
VAE	Valor Agregado Ecuatoriano
VAN	Valor Agregado Nacional

Introducción

Conducir un vehículo es más que satisfacer la necesidad humana de trasladarse de un lugar a otro. Es una experiencia que ha evolucionado rápidamente en el tiempo, paralela al desarrollo tecnológico van las nuevas sensaciones que movilizarse implica en estos tiempos: la seguridad, confianza confort, y altas expectativas de respuesta y desempeño.

En la actualidad, la evolución en el sector automotriz es resultado de la masificación del vehículo, convirtiéndose en un elemento recurrente en la vida de las personas. La industria automotriz responde a la acelerada evolución, a las altas exigencias de las marcas mundiales en el proceso de ensamblaje con las mejores prácticas y los altos estándares de la industria automotriz mundial (Burgos, 2009: 25).

La Industria Automotriz es la encargada del diseño, fabricación, ensamblaje, desarrollo y la comercialización de los automóviles, además de ser una gran generadora de empleo. En base a los antecedentes se evidencia la necesidad de implementar y desarrollar una estructura tecnológica que consolide este sector (Organización de Conocimiento, 2013: 1-2).

El sector se caracteriza por incorporar en sus procesos productivos altos componentes de innovación y tecnología, debido a que éste genera importantes encadenamientos productivos dentro de su cadena de valor. Además provoca un efecto multiplicador que ha facilitado la creación de empleo y la transferencia tecnológica en los países (Comunidad Andina de Naciones, 2002: 7).

El sector automotriz es uno de los sectores más importantes de la economía, y con el paso del tiempo se ha convertido en uno de los sectores de mayor dinamismo. Según datos obtenidos de ALADDA¹ (2012), para el año 2011, las ventas del mercado automotriz mundial crecieron un 4,3% y en el año 2012 en un 3,9%, además se vendieron 78,6 millones de unidades en el mundo.² Mientras tanto, América Latina cuenta con un parque automotor de 6,4 millones de vehículos aproximadamente (contando solo livianos), representando el 8,5% de las ventas con respecto al mercado mundial (Sica, 2012: 28)³.

En el Ecuador, los partícipes en la cadena de valor son los importadores, empresas productoras de autopartes, ensambladoras y distribuidoras, que se complementan con los proveedores de servicios post-venta, talleres de mantenimiento y provisión de repuestos. Sin embargo, uno de los problemas que enfrenta actualmente el país, es la alta dependencia de tecnología proveniente del exterior.

Ante este escenario, en los últimos años se ha percibido una política gubernamental encaminada al incremento del componente nacional en este tipo de bienes, derivada del proceso de sustitución de importaciones, que busca equilibrar la balanza comercial, como elemento determinante para el crecimiento del sector.

¹ Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores

² Conjuntamente, las economías emergentes representarán cerca del 40% del PIB mundial en 2020 (Estados Unidos, China, India, Japón, Rusia y Alemania).

³ México, Brasil y Argentina son los mayores productores de la región.

El ensamblaje se desarrolla en un territorio determinado, incorporando partes y piezas tanto de origen nacional como importadas. Al componente nacional se lo define como el aporte de partes y piezas nacionales incorporadas en un producto final. En el país por medio del COMEX⁴, se ha propiciado el incremento de componente nacional en concordancia con el Plan Nacional del Buen Vivir y su enfoque con la transformación de matriz productiva.

En la actualidad, la presencia de empresas multinacionales en el país, ha traído consigo la transferencia y asimilación de tecnologías, tanto en empresas nacionales de autopartes como en las de ensamblaje de automóviles; lo que ha provocado que la industria del ensamblaje intensifique la producción local de componentes, piezas e insumos en general (Instituto de promoción de exportaciones e inversiones, 2013).

Debido a que el Ecuador está conformado principalmente por cuatro ensambladoras (AYMESA, OMNIBUS BB, MARESA y CIAUTO)⁵, el estudio de la situación real de este sector es totalmente necesario; pues se considera el análisis de la evolución del componente nacional y la investigación de las condiciones y avances comerciales que tiene el sector, de importante ayuda para evaluar los cambios de la industria automotriz, generando valor agregado en la economía ecuatoriana.

En este sentido, se evidencia la importancia del sector automotriz para la economía ecuatoriana. Que con la participación de las empresas multinacionales, se ha provocado la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles, lo cual se ve reflejado en el aumento de producción y mejora en términos de calidad (Instituto de promoción de exportaciones e inversiones, 2013).

Por esta razón, en este estudio se realizará una evaluación de la capacidad productiva de las empresas ensambladoras que actualmente existen en el país y, especialmente, se identificará la evolución del componente nacional y de las condiciones para su desarrollo.

Además, se analizará la información para recomendar a los responsables de la política económica propiciar el fortalecimiento del sector, y a su vez, sirva como una base de información que permita diagnosticar de una forma objetiva la evolución de la industria automotriz. Con el fin de mejorar el aprovechamiento de los recursos locales, la potenciación del componente nacional, la optimización de los canales de comercialización y el fomento de la actividad automotriz en el Ecuador.

⁴ Comité de Comercio Exterior

⁵ PROECUADOR, análisis del sector automotriz 2013

Preguntas de Investigación

Pregunta General

¿Cuál ha sido la evolución del componente nacional en el sector automotriz durante el periodo 2002-2013?

Preguntas Específicas

- ¿Cuál ha sido la evolución de la balanza comercial en el sector automotriz?
- ¿Cuáles han sido las políticas públicas implementadas en el periodo 2002-2013 para el fortalecimiento del sector automotor?
- ¿Cómo se estructura el componente nacional en el sector automotriz?
- ¿Cuáles han sido los efectos laborales y fiscales por la participación de este sector en la economía nacional?

Objetivos

Objetivo General

Analizar la estructura y evolución del componente nacional en el sector automotriz durante el periodo 2002-2013.

Objetivos Específicos

- Identificar la evolución de la balanza comercial del sector automotriz.
- Identificar las políticas públicas implementadas en el periodo 2002-2013 para el fortalecimiento del sector automotor.
- Analizar el componente nacional en el sector automotriz ecuatoriano, con respecto al ensamblaje de autos.
- Analizar los efectos laborales y fiscales que se generan por la participación de este sector en la economía nacional.

Metodología del Trabajo

Tipo de investigación

En el desarrollo de esta investigación se trabajó con información cuantitativa y cualitativa referentes al sector automotriz y al componente nacional en el periodo definido. La técnica utilizada fue la observación y la entrevista, por lo que se realizó la recopilación de información del sector por medio de documentos recogidos de bases públicas, como de fuentes privadas a través de varias preguntas realizadas a los involucrados en el sector.

Fue un análisis cuantitativo porque se tabuló las diferentes variables e indicadores que permitieron dar un panorama claro de la situación del sector automotriz en el Ecuador. Por el lado de la información cualitativa se realizó una recopilación sobre las leyes, reglamentos y reformas que enmarcan e influyen directamente en la industria.

De igual manera, fue importante realizar una comparación internacional sobre la metodología del cálculo del componente nacional. Esto fue muy significativo, por lo que respalda la metodología utilizada en el cálculo del componente nacional en el periodo de análisis.

La investigación buscó formalizar un análisis del componente nacional en el sector automotriz a nivel macro, puesto que no se tiene la información suficiente para realizarlo de forma microeconómica o econométrica, además de que es un tema nuevo para el país, desarrollado en los últimos tres años.

Fuentes de información

Tabla 1 Fuentes de Información

Categorías de análisis	Fuentes de información
Fuentes Primarias	Empresa Ensambladora MARESA
	Boletines Estadísticos del Banco Central del Ecuador
	PROECUADOR, exportaciones e importaciones , aporte a la caja fiscal del sector
	Ministerio de Industrias y Productividad
	Ministerio de Comercio Exterior COMEX
Fuentes Secundarias	International Trade Center
	CEPAL, estudios del sector automotor
	Tesis de la Facultad de Economía de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE)
	Superintendencia de Compañías, Cámara de Industrias , Cámara de Comercio
	Superintendencia de Control de Poder de Mercado
	Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador bases de datos de componente nacional (ensamblaje)

Elaboración: Gabriela Arias

La información se obtuvo de bases estadísticas desarrolladas por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, como también cifras de comercio internacional obtenidas en el Banco Central del Ecuador, la Organización Mundial de Comercio, y estudios realizados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos y el Ministerio de Industrias y Productividad. Y por último información recopilada de entidades no gubernamentales. Además de la

información generada por una de las empresas ensambladoras del país, utilizada como evidencia práctica dentro de la investigación.

Variables e indicadores

En el desarrollo de la investigación se analizarán las distintas variables e indicadores:

Tabla 2 Variables e Indicadores

Descripción	Indicador
Análisis del sector	Índice de Componente nacional
	Balanza Comercial
	Tendencia de Precios
Contribución del sector en la economía	Contribución del sector al PIB
	Ventas del sector
	Producción del sector
Efecto local del sector	Componente tecnológico
	Número de empleos en el sector
	Regulación: normas y leyes del sector

Elaboración: Gabriela Arias

Procedimiento metodológico

Con la información previamente obtenida de las distintas fuentes mencionadas, se elaboraron indicadores que permitan demostrar la importancia del componente nacional en la expansión del mercado automotriz ecuatoriano, además de cuantificar la influencia en el comportamiento de las variables macroeconómicas nacionales.

Para ello se utilizó la metodología en base al Acuerdo Ministerial No. 14 256 publicada por el Ministerio de Industrias y Productividad. Para la identificación de las políticas de comercio internacional en el sector automotriz, se realizó una revisión analítica, a través de un proceso comparativo de periodos anteriores (2002-2007) con (2008-2013), lo cual va a permitir finalmente presentar conclusiones y recomendaciones para una mejor orientación del sector en el marco del desarrollo productivo del país.

Metodología para el cálculo del porcentaje de incorporación de material originario de Ecuador (MOE).


La metodología para el cálculo del porcentaje de incorporación del material originario de Ecuador en el ensamblaje de vehículos, se expidió mediante el Acuerdo Ministerial No. 12010 publicada en el Registro Oficial 638 de 10 de febrero 2012 (Metodología para el cálculo del porcentaje de incorporación del material originario (MOE), en el ensamblaje de vehículos, para efectos de descuentos arancelarios), y como alcance al Acuerdo Ministerial N° 14 256 Registro Oficial No.78 de 11 de septiembre de 2013 (Metodología de clasificación de componente nacional y su porcentaje incorporado y de cálculo del Material Originario Ecuatoriano (MOE) a ser aplicado en el registro y operación de empresas ensambladora); la

misma que es concordante con la Decisión 416 y Resoluciones 323 y 336 de la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones (Ministerio de Industria y Productividad, 2014).

Dentro del Acuerdo Ministerial N°14 256 (2013: 2), se define la terminología específica detallada a continuación:

- **Material Originario Ecuatoriano (MOE):** son los materiales producidos en Ecuador y que cumplen con las características para ser catalogados como originarios, que pasan por una etapa de producción o transformación sustancial. También se refiere al ensamblaje o montaje, siempre que cumpla con lo establecido para clasificarlos como originarios.
- **Material No Originario Ecuatoriano o Importado:** todos los materiales producidos en terceros países, adicionados en la producción, transformación o de ensamblaje de un vehículo cuya etapa final de elaboración se realiza en territorio ecuatoriano.
- **Ensamble:** proceso de juntar piezas o completar partes, para la obtención de un vehículo terminado.
- **CKD:** Car Completely KnockDown/ Vehículo totalmente desarmado, para ensamble. Esta definición consta en el Decreto Ejecutivo No. 592 del año 2007. Se define como el conjunto de partes y piezas importados por las compañías ensambladoras de vehículos, que se importen desarmados, sin importar el origen externo, pero que siempre formen parte de un mismo conjunto.⁶
- **CBU:** Complete Built Up (Vehículo totalmente terminado) (Khurana, 2010: 1) (Ministerio de Industria y Productividad, 2014).

Tabla 3 CKD

	Estructura de la cabina sin pintura ni acabado	Piso
		laterales de cabina
		techo, cuando lo tenga
	Chasis Desensamblado	
	Bastidor Desensamblado o ensamblado	Rieles
		travesaños
	Tren Motriz desensamblados	Motor
		transmisión
		embrague
		Frenos
		suspensión
		ejes delanteros y traseros

Elaboración: Gabriela Arias

Criterios para determinar el componente nacional

Integración ecuatoriana: se define como el porcentaje del material originario ecuatoriano en relación al total de material CKD incorporado al vehículo.

$$\text{Integración de material originario} = \text{componente nacional} = \left(\frac{MOE}{(MOE + MNOE)} \right) \times 100$$

Dónde: MOE: Material originario ecuatoriano

MNOE: Material No originario ecuatoriano

⁶ Con Decreto Ejecutivo 592 de agosto 30 de 2007 (Suplemento del Registro Oficial 191 de octubre 15 de 2007), se reformó el Arancel Nacional de Importaciones, en base a la Resolución 389 de agosto 21 de 2007 del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (Comexi) (Ministerio de Industrias y Competitividad, 2007).

Además, en el Acuerdo Ministerial N° 14 265 (2013:2), se define también los Criterios para calificación de autoparte como material originario ecuatoriano que se detallan a continuación:

- **Valor Agregado Nacional:** se califica como nacional a un autoparte, en base al valor de materiales ecuatorianos más costos directos e indirectos de fabricación, considerando que en la incorporación, únicamente si el valor importado no sobrepase el 60 % del precio del bien.
- **Transformación sustancial:** el origen se determina considerando al país de origen como el país donde se llevó a cabo la última transformación de fabricación o de procesamiento.
- **Contenido Nacional Mínimo:** todos los materiales no originarios utilizados en la producción o ensamblaje que no excedan el 85% del valor de venta.
- **Contenido Nacional Incremental:** A las empresas autopartistas que presenten compromisos de integración de material originario ecuatoriano hasta en el 40% del VAN, se reconocerá de manera condicionada como MOE, aquel autoparte fabricada en dicha empresa (Ministerio de Industria y Productividad, 2014).

Calculo de componente nacional- Casos Internacionales

CAN-ALADI

A partir de la metodología propuesta por el COMEX, se comparó con la Resolución SGCAN desarrollada en la Junta del Acuerdo de Cartagena que trata sobre los “Requisitos específicos de origen para productos del Sector Automotor” en el año 1999, y en base al “Manual de Clasificación Arancelaria para repuestos, partes y accesorios para vehículos automóviles, del año 2009” desarrollados por la Secretaría General de la Comunidad Andina, se obtuvo el documento Normas de Origen: Una Guía para su aplicación en la Comunidad y en Acuerdos Comerciales. Teoría Y Práctica en el año 2013, en el cual se detalla lo siguiente:



Fuente: (Comunidad Andina de Naciones, 2013: 24)

Elaboración: Gabriela Arias

Contenido Originario de las mercancías en términos de porcentaje		
Reglas tradicionales de la Comunidad Andina y ALADI	Criterio para señalar como un bien originario es el porcentaje de contenido nacional	Referente es que el valor CIF de los materiales no originarios no exceda el 60% del valor FOB de exportación

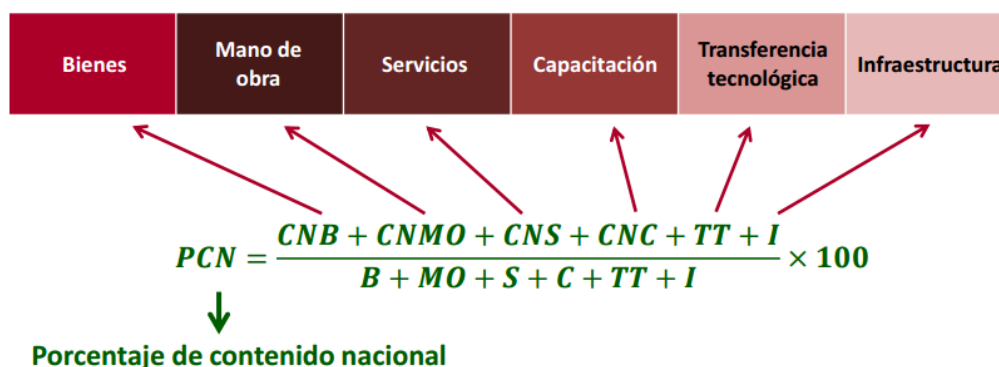
Fuente: (Comunidad Andina de Naciones, 2013:24)
Elaboración: Gabriela Arias

México

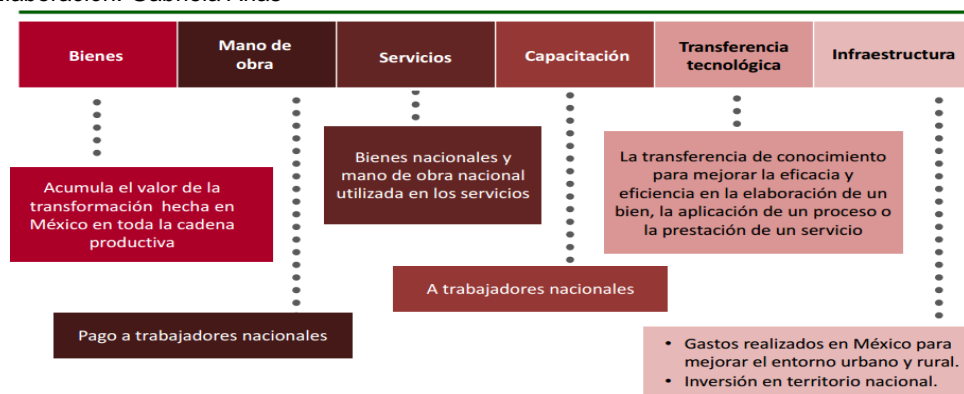
Es importante aclarar, que es una metodología para otro sector, sin embargo puede aplicarse para la industria automotriz, considerando un nivel más desagregado de información. Se la cita como referencia y diferenciación de metodologías con respecto al cálculo del componente nacional.

La secretaria de Industria y Comercio de México en el año 2014 publica en base al mandato de la Ley de hidrocarburos con respecto al art 46. Contenido nacional, la metodología que pretende establecer una forma de medir el contenido nacional. Además pretende proteger el Mandato de ley que menciona que se debe asegurar que cada asignación y contrato para la exploración y extracción de hidrocarburos cumpla con un porcentaje de contenido nacional (Garza, 2014: 3-4)

Además dentro de la publicación se menciona que existen fuentes de contenido nacional que son: adquisición de bienes, transferencia de tecnología, mano de obra, capacitación, servicios e infraestructura.



Fuente: Subsecretaría Industria y Comercio-México (2014)
Elaboración: Gabriela Arias



Fuente: Subsecretaría Industria y Comercio-México (2014)
Elaboración: Gabriela Arias

Fundamentación Teórica

En el presente capítulo, se realiza un análisis concreto sobre la teoría económica clásica y neoclásica, con el objetivo de contextualizar el origen del comercio internacional y sus elementos para el desarrollo de la economía. Además se fundamentará con la definición de las ventajas absolutas, comparativas y competitivas que se perciben por la comercialización. Posteriormente se entra en el contexto de la nueva teoría del comercio internacional, la definición de políticas comerciales y su incidencia en el mercado.

Y finalmente se menciona la teoría de crecimiento endógeno para congeniar con el concepto de transformación productiva, con el fin de fundamentar la idea del desarrollo económico por la generación de valor agregado en el sector automotriz.

Teoría Clásica

La teoría clásica del comercio internacional se inicia con la teoría del valor-trabajo como pilar fundamental, siendo el único factor de producción; el trabajo, considerando que los bienes se intercambian de acuerdo a las dotaciones relativas de trabajo. Esta teoría destaca la división de trabajo y la productividad, en base a tres elementos; las ganancias del comercio, los patrones del comercio y los términos de intercambio.

Dentro de los principales representantes de la Teoría Clásica se encuentran Adam Smith (1723-1790), David Ricardo (1772-1823) y Tomas Roberto Malthus (1766-1834). Siendo considerado Smith el fundador de esta escuela, para el año 1776 publico su libro “La Riqueza de las Naciones”, obra que fue considerada como un aporte fundamental para la ciencia económica, en la que concluyo que: *la producción es un medio y el interés del consumidor, un fin*. En contexto con la investigación se evidencia por los autores la necesidad de producir dentro de una economía para el desarrollo y el crecimiento económico.

En este sentido se considera la ventaja absoluta, teoría que fue analizada por Adam Smith y su complementación con la ventaja comparativa de David Ricardo, que serán detallados a continuación.

La ventaja absoluta

La ventaja absoluta de Adam Smith (1776: 57), se originó a partir de la especialización de cada país en la producción de un bien o servicio; que por diferentes razones resulta ser más eficiente en determinadas actividades. Su fundamento fue ampliar la dimensión de los mercados, esto provocó un incremento de la producción y la especialización, que a su vez se convierte en un incremento de la productividad del trabajo. De esta manera, Smith menciona los lineamientos para que una industria como la automotriz, se desarrolle a través de la especialización.

Además menciona que un país puede beneficiarse de la importación de un bien o servicio sobre el cual otro país tiene una ventaja absoluta; es decir dos países comercian siempre y cuando ambos tengan beneficios. De esta forma, los países tratan de producir la mayor

cantidad de productos en los cuales son eficientes para intercambiarlos con los demás países. Esta teoría se basa en la práctica del libre comercio, con la única excepción de la protección de las industrias consideradas sensibles para cada una de las economías locales. (Smith, 1776: 58).

Adam Smith (1776: 58) también menciona que la riqueza de una nación se refleja por su capacidad productiva, tanto el fomento de la capacidad productiva y el interés propio de los agentes provocaría la especialización y propiciaría el intercambio de bienes y servicios en concordancia con sus habilidades o ventajas de cada economía.

La especialización y división del trabajo se da cuando un país cuenta con una ventaja absoluta; es decir cuando un país produce con menos recursos a comparación de otro, existiría mejoras en la productividad, cubriendo de esta manera los costos de oportunidad (Smith, 1776: 60).

Para Adam Smith (1776: 60), el concepto que engloba las ventajas absolutas eran el conjunto de recursos naturales y habilidades que caracteriza un determinado país. Además mencionó que algunas ventajas podrían ser adquiridas a través de la transferencia, adaptación o acumulación de destrezas, conocimiento y tecnología. En este caso el autor menciona que la industria automotriz es un claro ejemplo, que por medio de la transferencia y adaptación de conocimiento podría desarrollar una ventaja.

En resumen sobre los elementos considerados en esta teoría planteada por Smith, el intercambio comercial entre países generaría una ganancia, beneficiando a las dos economías involucradas; es decir, que si cada país exporta aquellos bienes, lo cuales tienen una ventaja absoluta en la producción, y a su vez importa bienes sobre los cuales el productor tiene su propia ventaja, el intercambio será óptimo y generaría beneficios para ambas economías.

La ventaja comparativa

Por otro lado David Ricardo (1817: 239), en su obra “Principios de Economía Política y Tributación”, ha desarrollado y contextualizado la ventaja comparativa, fortaleciendo la idea del libre comercio acorde con el pensamiento económico clásico.

David Ricardo introdujo la teoría de la ventaja comparativa, esta postula que una nación debe especializarse en la producción y exportación de la mercancía en la que resulte menor su desventaja absoluta; es decir la de su ventaja comparativa, e importar la que su desventaja absoluta sea mayor (Salvatore, 1999: 31).

En palabras más sencillas; países se especializan en lo que mejor producen y comercian con otros que se enfocan en lo que mejor hacen, para beneficio mutuo. Tomando en cuenta su situación relativa en recursos, tecnología, costes y salarios.

Para que se lleve a cabo esta ventaja deben existir dos o más agentes económicos, la productividad de un bien debe ser diferente y también los agentes deben estar dispuestos a intercambiar bienes de forma libre. Lo que significa que, aunque un determinado país produzca menos cantidad de un bien, tomando en cuenta que lo produce eficientemente; entonces este tiene una ventaja comparativa respecto a otro país. Este otro país a pesar de

producir más del mismo bien, no lo hace de manera eficiente y por lo tanto resulta más beneficioso importar el bien que es producido por el primer país.

Teoría Neoclásica

La teoría Neoclásica fue desarrollada por un grupo de economistas, a partir del año 1870 se empezó a considerar la disposición de recursos limitados y escasos. Además se supone al utilitarismo como conducta central para descripción de la economía, considerando también cambios marginales como el objeto de estudio. Por otra parte se acepta el individualismo metodológico y su estructura desde un concepto de equilibrio general de la economía.

Los principales representantes de la teoría Neoclásica descrito por Émile James (1956) dentro de su obra "Historia del Pensamiento Económico", fueron Carl Menger, Stanley Jevons y León Walras. Y más tarde por Alfred Marshall quien influencio a Pareto para que siguió con la misma línea de pensamiento.

La teoría Neoclásica en su estudio vinculó a la oferta y la demanda como determinantes del cambio de precio y cantidad en el equilibrio de mercado, y con efecto consecutivo afectando a la producción y distribución de los ingresos. Y de esta forma resulto la teoría del valor-trabajo, que dentro de ella se desarrolla la teoría de la utilidad marginal del valor de la demanda y la general de los costos de oferta. Estos autores complementan la idea de que la industria automotriz es una industria sensible a cambios entre la oferta y muy dependiente de la demanda. En este sentido se introduce a la teoría de mercados, para contextualizar mejor los efectos que se pueden generar en el sector.

Teoría de mercados

La teoría de mercados aborda el intercambio entre compradores y vendedores. Los compradores son aquellos actores que necesitan satisfacer una necesidad en un determinado tiempo, mientras que los vendedores son aquellos que satisfacen la necesidad mencionada a través de la provisión de un bien o servicio; lo que en el ámbito del mercado contextualiza como la demanda y oferta (Fisher y Espejo, 1993: 23).

Como mencionan los autores, por tipo de competencia se define dos tipos de mercados; de competencia perfecta y de competencia imperfecta. En el mercado se enfrentan los oferentes y los demandantes. Para que un mercado sea perfecto se debe caracterizar por tener un gran número de oferentes y demandantes, de manera que ninguno de los dos actores puedan influir directamente en el precio, priorizando la elección adecuada y la libre competencia. Otra de las característica es que los productos deben ser homogéneos, es decir que los consumidores no tengan alguna diferenciación especial que ayude a la decisión de obtener dicho producto (Fisher y Espejo, 1993: 24).

Además debe existir libre movilidad de los factores productivos; evitando tener barreras para el ingreso de cualquier empresa al mercado, de igual forma por el lado de los demandantes. Se ha considerado también que el estado no debe intervenir en las actividades económicas, dando preferencia algún oferente o demandante en particular. Además de no tener asimetría de información (Spencer, 1993: 34).

Por otro lado, si existe diferenciación en los productos; significa que los productos no son homogéneos, adicional no existe libre movilidad de factores, barreras de entrada y salida en el mercado, se los denomina de competencia imperfecta; por lo que se han delimitado en varios grupos: monopolio puro, competencia oligopólica y competencia monopolística (Spencer, 1993: 38).

El monopolio puro se define así, cuando en el mercado existe una sola empresa, un solo ofertante donde se tiene un producto que no tiene sustituto y hay dominio de precio. Seguido por el Oligopolio donde hay pocos ofertantes de un bien. Y por último la competencia monopolística donde hay muchos ofertantes que producen varios bienes diferenciados en el mercado⁷ (Spencer, 1993: 38).

En este sentido, la industria automotriz tiene varias características de mercado entre ellas, número limitado de oferentes, varios compradores, barreras de entrada como: aranceles, cuotas, prohibiciones, economías de escala; barreras de salida, información asimétrica, cantidad de producción fijada por las ensambladoras de acuerdo a su demanda y su precio acorde por el mercado (Spencer, 1993: 38).

La demanda

La interrelación en los diferentes mercados se define a la demanda como la cantidad de un bien que los compradores quieren y están dispuestos a pagar. Incorporando a su análisis dos elementos: el precio y la cantidad, que delimitan el sentido común de las personas y en donde la cantidad demandada aumenta a medida que disminuye el precio. (Mankiw, 1980: 78).

La oferta

El mismo autor define a la oferta como la cantidad de unidades que los vendedores quieren producir y están dispuestos a vender. Es decir que la oferta muestra el comportamiento de los productores para un nivel de producción, a un determinado precio. Por lo que concluye que la relación es directa, cuando se tiene precios bajos (los costos no llegan a cubrir a la producción necesaria), la cantidad de bienes también baja.

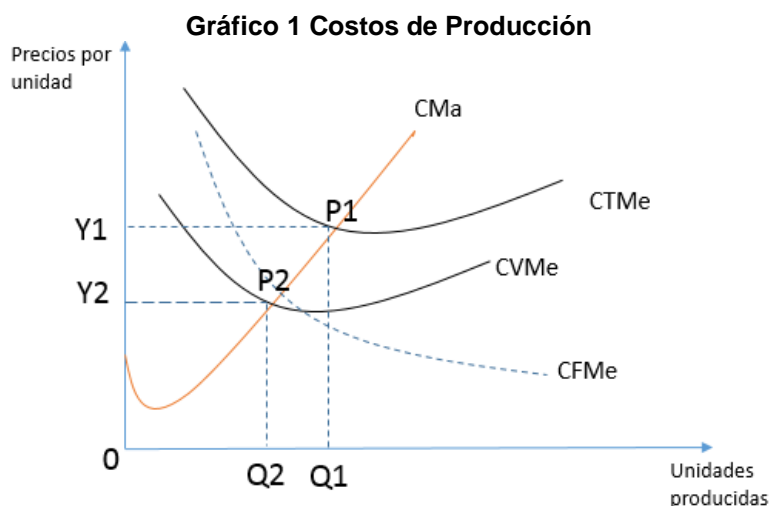
Con lo dice Mankiw (1980: 79), la oferta también va a depender de varios factores, como por ejemplo el precio del producto, el precio de los factores, la tecnología, las expectativas, el número de vendedores, la competencia en productos similares. Es decir, que si presenta algún cambio en alguno de los factores mencionados, también la producción se afectará en el mercado.

⁷ Y con respecto a la demanda pueden existir Monopsonio donde hay un solo comprador de un bien, y Oligopsonio en el cual hay pocos compradores de un bien determinado (Fisher y Espejo, 1993: 39).

Costos de producción

La función de costos de producción relaciona la cantidad que se podría producir con los insumos, infraestructura y tecnología existente (Schiller, 2008: 24).

Schiller (2008:25), en su obra “Principios de Economía”⁸ define al costo total como el valor de mercado de todos los recursos utilizados para producir un bien o servicio. Afirma además, que los costos totales varían en conjunto ante un cambio en la producción.



Los costos de producción están conformados por costos fijos y variables. Los costos fijos son los que no varían ante un incremento en la producción; como por ejemplo equipos y maquinaria. Mientras que los costos variables, como lo indica su nombre varían ante un cambio en el nivel de producción un ejemplo claro de esto son los costos del trabajo (salario) e insumos (materias primas) (Schiller, 2008: 24).

Adicional a esto, hay también que considerar el costo total medio, que es simplemente el coste total dividido por la cantidad producida en un determinado periodo de tiempo. Este coste varía de acuerdo al nivel de producción, y se define como la variación que experimentan los costos totales cuando se produce una unidad adicional, que en la teoría económica se lo conoce como el *coste marginal*. El costo marginal se incrementa, a medida que aumenta el número de trabajadores que tienen que compartir el espacio y el equipo limitado, esto provoca la reducción del producto físico marginal y por ende que aumente el costo marginal (rendimientos decrecientes) (Schiller, 2008: 25).

⁸ Principios de Economía, Sexta edición de un clásico del catálogo McGraw-Hill Autor Schiller Bradley Fecha publicación: 15/05/2008 ISBN: 8448162838 Capítulo 3. La oferta y la demanda. Segunda parte. LA MICROECONOMÍA

En este sentido, la industria automotriz para economías emergentes, en los años sesenta fue quedando claro que daba lugar a una industria de elevados costos, con un mercado de dimensiones limitadas y por tanto sin economías a gran escala, que optimice sus costos de producción (Schiller, 2008: 25).

Ventaja competitiva: Michael Porter

Ventaja competitividad de Michael Porter (1996: 2), define a la competitividad como la productividad con la que una nación, industria, sector o empresa utiliza recursos humanos, económicos y naturales para producir un determinado bien o servicio.

Este concepto relaciona a la competitividad y productividad con mecanismos eficientes: innovación, tecnología y calidad de los productos como la diferenciación y el valor agregado. La competitividad entonces se traduce en el crecimiento económico y el mejoramiento del nivel de vida, con el aprovechamiento de los recursos disponibles del territorio (Porter, 1996: 8).

La competitividad se puede comprender en dos niveles: competitividad de empresas, industrias o sectores y la competitividad de un país o una región. La primera se refiere a la manera rentable de operar, siendo capaces de ofrecer continuamente productos y servicios con requisitos valorados por sus clientes. Entendiendo a la utilidad de las empresas y la participación en el mercado como indicadores de competitividad (Porter, 1996: 8).

Adicional Porter (1990: 60) señala que existe dos tipos de estrategias que originan la ventaja competitiva: el liderazgo en costos y la diferenciación. La primera estrategia consiste en mantener los costos de producción más bajos que los de sus competidores, por medio de la búsqueda de economías de escala, mejoras tecnológicas, utilización de mano de obra barata, entre otras. Esto permitirá obtener rendimientos mayores con precios equivalentes o más bajos que los demás competidores.

Por otra parte la diferenciación se aplica cuando una empresa pretende distinguirse dentro del sector, es decir escoge uno o más características especiales que cautiven a los consumidores; de esta manera los consumidores estarán dispuestos a pagar un precio más alto.

Por otro lado, clasifica a la competitividad por segmentos; como por ejemplo la competitividad de industrias o sectores, es decir un conjunto de empresas que se dedican a una actividad en común, una muestra de ello es; el sector automotriz. En sentido, Porter señala que la suma de las ventas menos los costos de producción (competitividad relativa medida según su participación en las exportaciones), son indicadores convenientes de su competitividad. Los orígenes de la competitividad en la industria o el sector están relacionadas con las ventajas comparativas naturales o creadas, por ejemplo la ventaja de la posición geográfica (Porter, 1990: 64-78).

Según Porter (1996), existen dos elementos importantes para definir una estrategia competitiva. El primero es la *estructura del sector* refiriéndose a que no todos los sectores ofrecen las mismas oportunidades de rentabilidad sostenida, en otras palabras no se puede comparar la rentabilidad que ofrece el sector farmacéutico versus el sector automotriz.

El segundo elemento es *posicionamiento dentro del sector*, lo que significa que una empresa puede estar mejor posicionada que otra dentro del mismo sector, lo que provocará que obtenga más rentabilidad con respecto a las otras. Tanto la estructura del sector como la posición competitiva son dinámicas, las empresas de un país sustituyen a otras en la competencia internacional cuando están en una mejor posición que otro.

De acuerdo a Porter (1990: 70-78), la naturaleza de la competencia se compone de cinco fuerzas competitivas:

1. El poder de negociación de los compradores, es decir que mientras menos compradores haya mayor será la capacidad de negociación, por lo que al no haber tanta demanda el cliente puede exigir sus condiciones como menores precios.
2. El poder de negociación con los proveedores, mientras menos cantidad de proveedores haya, mayor es la capacidad de negociación, debido a que no hay gran oferta de insumos estos pueden fácilmente cambiar sus precios.
3. La amenaza de las nuevas incorporaciones, se entiende como la entrada de una nueva empresa que venda el mismo producto, esta nueva empresa podría tener barreras de entrada como por ejemplo falta de experiencia, falta de canales de distribución, falta de acceso y ventas de insumos, entre otros. Tomar en cuenta esto, permite establecer barreras que impidan el ingreso de nuevos competidores.
4. La amenaza de productos o servicios sustitutos hace referencia a la entrada potencial de empresas que vendan bienes o productos sustitutos. Por lo que se pueden diseñar estrategias destinadas a impedir la entrada de empresas similares o estrategias fuertes de competencia.
5. La rivalidad entre los competidores existentes, a medida que haya menos competidores, menor rivalidad existirá y mayor será la rentabilidad (Porter, 1990:78).

Gráfico 2 Las cinco fuerzas competitivas que determinan la competencia del sector



Fuente: La Ventaja Competitiva de las Naciones, Porter 1990.
Elaboración: Gabriela Arias

Las cinco fuerzas competitivas representan la rentabilidad del sector, y están conformadas por los precios que pueden cobrar las empresas, los costes que tienen que sobrellevar, y las inversiones necesarias para competir en el sector.

En el centro del posicionamiento esta la ventaja competitiva, según el autor hay dos tipos fundamentales de ventaja competitiva: *coste inferior* y *la diferenciación*.

El coste inferior es la capacidad de una empresa para producir, diseñar, fabricar y comercializar un producto comparable más eficiente que el de sus competidores, lo que se traduce en rendimientos superiores debido a los precios más bajos o parecidos. Mientras que la diferenciación es la capacidad de vender al comprador un valor superior o único en términos de calidad y características especiales del producto. Esto permite que la empresa pueda capturar un precio superior, lo que a su vez genera mayor rentabilidad, considerando que los costes sean comparables con los de su competencia (Porter, 1996: 75).

Otra variable importante dentro del posicionamiento es el *ámbito competitivo*, o el enfoque de la empresa dentro del sector. La empresa debe elegir la variedad de producto que va a producir, los canales de distribución, los tipos de compradores, la zona de venta y el conjunto de sectores afines en los que también interviene. Esta variable es importante debido a que los sectores están segmentados, además porque las empresas pueden conseguir a veces ventaja competitiva de la amplitud o de explotar las interrelaciones al competir con sectores afines. La empresa prioriza su atención en un mercado específico.

Es este marco teórico que marcan los autores, se engloba dentro del contexto automotriz, pues bien una de los países pionero en competitividad del sector automotriz, fue Estados Unidos, que en base a la inversión en la industria automotriz y a la liberación de sus firmas nacionales determinó un alto nivel de competencia internacional entre las firmas extranjeras. Esto generó mayor competitividad internacional, en mejora de características básicas en los nuevos automóviles: menos consumo, menor contaminación, mayor seguridad, mejora de calidad.

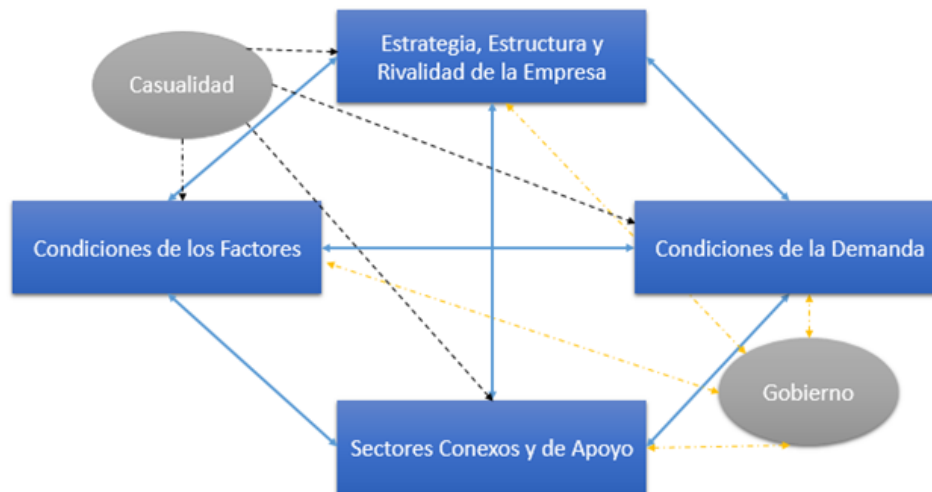
El Modelo del Diamante de Porter

Es una herramienta desarrollada por Porter (1990: 78), la cual ayuda a entender la posición comparativa de una nación en la competencia global. Este modelo establece que el éxito de una nación se califica por cuatro atributos: condiciones de la demanda; la naturaleza de la demanda interna de los productos o servicios que oferta el sector. Condiciones de los factores: la posición de la nación enfocada a la mano de obra especializada o la infraestructura necesaria para competir en un sector específico⁹.

También los sectores afines y de apoyo: que son la existencia o ausencia de sectores proveedores y sectores afines que sean internacionalmente competitivos; y por último la estrategia, estructura y rivalidad de las empresas: que son las condiciones vigentes en la nación respecto a cómo se crean, organizan y gestionan las compañías y la naturaleza de la rivalidad doméstica (Organización de las Naciones Unidas, 2006).

⁹ En este sentido, los países tendrán mayor probabilidad de alcanzar el éxito en aquellos sectores en donde el diamante de Porter a nivel nacional es más favorable. Sin embargo, esto no quiere decir que todas las empresas de un país conseguirán ventaja competitiva en estos sectores. De hecho, cuanto más dinámico sea el entorno nacional, más probable será que algunas empresas fracasen, porque no todas tienen las mismas técnicas y recursos, ni todas ellas explotan de igual manera el entorno nacional.

Gráfico 3 Diamante de Porter



Fuente: La Ventaja Competitiva de las Naciones, Porter 1990.
Elaboración: Gabriela Arias

Porter (1990: 79) establece que los determinantes crean el contexto en el que nacen y compiten las empresas de una nación. Estos determinantes se les podría considerar los siguientes: disponibilidad de recursos y técnicas para la ventaja competitiva en un sector, la información que determina las oportunidades, las metas que persiguen los empresarios y las presiones a que se ven sometidas las empresas para invertir e innovar.

Como respaldo a lo mencionado existen otras dos variables que incluyen decisivamente en el sistema nacional: la casualidad y el gobierno. Los eventos casuales se dan fuera del control de las industrias, como por ejemplos guerras, descubrimiento de nueva tecnología, entre otras; estas pueden modificar la estructura del sector y brindar oportunidades a empresas para que ocupen lugares de otras.¹⁰ La otra variable es el gobierno, el mismo que tiene la capacidad de mejorar o deteriorar la ventaja nacional (Porter, 1996: 2-8).

Por último, Porter desarrolla un nuevo concepto de “clúster” de empresas para explicar la productividad en conjunto de las mismas a nivel mundial. Lo define como “un grupo, geográficamente próximo, de empresas interconectadas e industrias asociadas, en un sector particular, vinculadas por características y complejidades comunes” (Porter, 1996: 2-8).

Como consecuencia el autor demuestra que las empresas competitivas surgen con mayor facilidad cuando existen clústers de empresas relacionadas, y que estas sean capaces de proveer insumos y servicios a las empresas para que logren alcanzar la competitividad, comprendiendo toda la cadena de valor.

Nueva teoría del Comercio Internacional

Adam Smith (1776: 57) y David Ricardo (1817: 239), expusieron en su momento, las primeras teorías del comercio internacional y se empeñaron en descubrir los principios que enmarcan al intercambio internacional. A partir de la Teoría Clásica del Comercio, se empezó a

¹⁰ Ibid, pág. 187.

comprender que la esencia del comercio radica en las diferencias tecnológicas, dotaciones de factores o preferencias, en la producción y el consumo.

En contraste a este pensamiento, la nueva teoría del comercio internacional, sin dejar de lado el concepto de la ventaja comparativa formulada por David Ricardo (1817: 239); de igual manera señala que el comercio puede originarse, no solo por la existencia de ventajas comparativas; sino también por la presencia de economías de escala en la producción. Estas pueden generar cierto tipo de ventajas que pueden acelerar el crecimiento económico de los países (Torres, 1973: 88-100).

La hipótesis principal de la nueva teoría fue fundamentar la existencia del comercio internacional con la presencia de ventajas comparativas y economías de escala en la producción; es decir explicar que existe una estructura de mercado de competencia imperfecta, que explica de mejor manera la situación de los países productores (Torres, 1973: 88-100).

La presencia de economías de escala incentiva a los países a que se especialicen en la producción de un menor número de bienes, pero a mayor escala, de esta manera se optimizaría el proceso de producción y se obtendría un mayor excedente que se pondría a disposición de los demandantes.

Por su parte, John Stuart Mill reformuló la teoría de Ricardo, y concluyó que los límites para el intercambio están dados, en general por los términos de intercambio doméstico de cada país que interviene, y por lo que caracteriza a las ganancias del comercio, los patrones de especialización y los términos de intercambio (Guerrero, 2001: 1-2).

Concluyendo que el comercio internacional trae consigo la especialización en la producción de los bienes que tienen ventaja comparativa, considerando que la ganancia que un país recibe por el comercializar será mayor, mientras más parecida sean los términos de intercambio de cada nación¹¹, de esta manera los beneficios del comercio se darán en países de características similares y con estructura parecida.

Por otra parte, se incorporó el concepto de organización industrial, desde un enfoque de competencia imperfecta para explicar el comercio, siendo Paul Krugman(1979: 81), el representante de dicho esquema.

El esquema de políticas estrategias de exportación, desarrollado por Helpman y Krugman, demostró que la promoción de las exportaciones a través de un subsidio por parte del gobierno es beneficiosa. Siempre y cuando el país se beneficia; si el gobierno subsidia la industria local exportadora que compita con la industria extranjera, es decir las ganancias locales provienen del subsidio, que son el resultado de una disminución de las ganancias exteriores (Helpman y Krugman, 1985: 34).

¹¹ Calderón, Villarreal. Cuautémoc (2002:12). Notas de clase de Comercio Internacional. Centro de Investigaciones Socioeconómicas.

El modelo de ventaja comparativa en productividad demuestra según Krugman, que aquellos que tienen mayor experiencia con la tecnología antigua, no sacan ventaja de oportunidades actuales; pues el acumular tecnología obsoleta hace que el país tenga resistencia a dejar lo aprendido a cambio de adoptar lo nuevo (Brezis, Krugman, y Tsiddon, 1993: 1211-1219).

La Nueva Teoría del Comercio está también vinculada con el cambio tecnológico; si bien la teoría convencional habla del cambio tecnológico no explica las causas de este cambio. Las causas más importantes de los retornos crecientes en la práctica parten de la investigación y el desarrollo y del “aprender haciendo” (Helpman y Krugman, 1985: 34).

La intervención del Estado en la dinámica comercial se entiende, cuando existen diferencias entre el ingreso marginal privado y el ingreso marginal social, lo que significa que una política de exportaciones será óptima cuando se cierre esta brecha. Una de las características de la nueva teoría es resaltar la posibilidad de que existan relaciones estratégicas y que se utilicen instrumentos de política dentro del proceso comercial. Por ejemplo los subsidios a las exportaciones y aranceles parciales, provocarán la especialización mundial a favor del país que protege la industria local (Helpman y Krugman, 1985: 34).

El propósito fundamental de este nuevo enfoque es proporcionar una visión más amplia y actual para entender el proceso del comercio internacional, sus causas y consecuencias. De manera específica. Myint, (1962: 126) menciona que: “Se exporta no porque se esté obligado a ello, sino por la conveniencia de abastecerse de lo que carece o porque gracias al intercambio los países podían disfrutar de mayor variedad de satisfactores y a menor costo”.

Teoría de la dependencia

La teoría de la dependencia surge en Brasil a partir del gobierno de Joao Goulart en el año 1964 y más tarde se sistematizó en Chile sobre todo por las características particulares del movimiento popular en el año 1970. Marini (1977: 23) define a la dependencia como una relación de subordinación entre naciones formalmente independientes, en cuyo marco las relaciones de producción de las naciones subordinadas son modificadas o recreadas.

Considera Dos Santos (1974: 42) que: la dependencia es una situación donde la economía de cierto grupo de países está condicionada por el desarrollo y expansión de otra economía, a la cual se somete aquella. La situación básica de dependencia lleva a los países dependientes a una situación global que los mantiene atrasados y bajo la explotación de los países dominantes.

Esta teoría surge en América Latina en la década de los sesenta, entre sus principales postulados menciona que el subdesarrollo se debe a la expansión de los países industrializados. Se entiende como subdesarrollo una condición en sí misma, no es una etapa anterior o subordinada del desarrollo (Wallerstein, 1979: 34).

Andre Gunder Frank (1976), relata que las relaciones de dependencia en el mercado se reflejan dentro de los mismos estados y entre las comunidades. Si bien es cierto, esta teoría se puede interpretar desde varias perspectivas, para algunos autores lo consideran sinónimos

de pobreza, mientras que para otros; simplemente etapas en la historia de América Latina donde se dio relaciones dominantes de producción (Sunkel y Paz, 1975: 82).

Sin embargo, el enfoque de la dependencia de Raul Prebisch (1963: 20) define a los países subdesarrollados como periferia y a los desarrollados como centro, y se refiere en su análisis a centro-periferia. Las mismas que se desarrollan a través de la dependencia del movimiento del capital mundial; es decir el centro espera que se abastezca por medio de la periferia de materias primas y productos agrícolas.

Por lo que, se desarrolla un intercambio no equivalente conocido como relación de precios de intercambio desiguales, además de factores como el crecimiento incontenido de la deuda externa, la extensión del neocolonialismo tecnológico, el abastecimiento y evolución de las empresas transnacionales en países en desarrollo, y por supuesto la provisión de bienes y servicio con alto valor agregado y tecnológico por parte del centro (Lall, 1985: 44).

Sin embargo, el comercio internacional es uno de los determinantes del progreso económico en los países, de esta manera, se concluye que la estructura exportadora de los países tiene un efecto en el crecimiento económico y el desarrollo de la economía. Es decir, si se tiene una liberación comercial, la estructura exportadora de un país genera ingresos, y gracias a la globalización puede aumentar la capacidad de los países subdesarrollados para mejorar la inequidad que existe dentro de la relación centro-periferia como lo menciona Lall (1985: 44), en su obra "Países en vías de desarrollo en la Economía Internacional".¹²

La transformación productiva en Latinoamérica

El pensamiento Cepalino (2008: 23), considera el cambio en la estructura productiva mundial, en base a ciertas características como la aceleración del proceso de concentración, mayor importancia de los costos fijos, el valor de las marcas reconocidas, la intensificación en las economías de escala en la producción, comercialización e inversión más desarrollo.

Como lo mencionan varios autores la desconcentración de la producción, cadenas de valor, las políticas de gobierno, la innovación y el conocimiento son la base de un crecimiento sostenible de la productividad (Machinea, 2008: 22).

Pero lo primordial para un país en desarrollo como el Ecuador, es el impulso de la investigación y desarrollo tanto pública como privada, además de mejorar la capacidad de las empresas en generar, adquirir y difundir innovación en procesos y productos.

En la publicación de CEPAL (2008: 23), se desarrolla las primeras ideas de Raúl Prebisch, (1963: 35) el estudio de la industrialización en la periferia fue creada como el inicio de la etapa de progreso técnico a escala mundial. A partir de esto nace en América Latina la idea de un nuevo patrón para la inserción del mercado internacional. En la década de los 60s, gana

¹² Países en vías de desarrollo en la Economía Internacional: Papeles Seleccionados, Londres: Macmillan, y Nueva Jersey: Prensa de Humanidad, 1981. Edición de la edición en rústica, 1985.

importancia la industrialización en los sectores intensivos en escala y la integración regionales.

Mientras que, para inicios de los 70s, reducen los cuestionamientos sobre la baja eficiencia en la industrialización y la necesidad imperiosa de promocionar las exportaciones; y finalmente, se pone énfasis en la complementariedad entre la industrialización sustitutiva y la promoción de las exportaciones. En el mismo se detalla que la especialización tampoco permitía a América Latina compartir adecuadamente los resultados del progreso técnico mundial.

Por su parte, Prebisch (1963: 35) presentó evidencias sobre la evolución de los términos de intercambio, y sostenía que los centros eran los que retenían los beneficios de su progreso técnico por medio de aumentos de ganancia y de salarios, mientras América Latina les transfería a los países centrales los excedentes de su aumento de productividad por la caída de los precios. Sin embargo, en el auge cíclico, los precios se movían a favor de los países periféricos, esto era compensando negativamente en periodos de contracción (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2008).

Para la década de los 80s con la entrada de la crisis de la deuda, se retomó una perspectiva desarrollista, cuya transición entre la etapa estructuralista y neo-estructuralista tomando impulso a través de la incorporación del concepto de “transformación productiva”, sobre el cual Fernando Fajnzylber ya había tratado por lo menos hace treinta años atrás (Cañas, Arias, & et all, 2013: 18).

Por otro lado, en la sección escrita por Miguel Izam y Nanno Mulder, se toma en cuenta las ideas de la CEPAL con respecto al aporte potencial de las exportaciones al crecimiento económico en las últimas dos décadas. Señalan los autores que:

“Las exportaciones pueden **contribuir a incrementar el ritmo de crecimiento económico de un país mediante:** i) la generación de divisas para sostener la demanda por importaciones; ii) el aprovechamiento de economías de escala y de especialización, derivadas de la ampliación de los mercados a los cuales las empresas nacionales destinan su producción; iii) los efectos positivos o encadenamientos que la actividad exportadora tiene en otras actividades, que permiten aumentar la utilización de recursos materiales y humanos insuficientemente utilizados o que estimulen nuevas inversiones; iv) la reasignación de recursos hacia actividades y empresas de mayor productividad, con el consecuente incremento de la productividad media de la economía; y v) la existencia de un mayor contacto con la economía internacional y con las exigencias de competitividad que enfrentan las actividades exportadoras y sus proveedores” (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2008: 63).

En los años noventa y dos mil, la misma comisión analizó el incremento de las exportaciones y el débil crecimiento económico de las economías latinoamericanas. La fase que denominó la “transformación productiva con equidad”. Con respecto a los intentos por impulsar y concienciar a los países latinoamericanos sobre la necesidad de transformar la matriz productiva primario exportadora de la región, en favor de las actividades productivas con valor agregado, que pueda competir en el contexto internacional.

Consecuentemente, después de treinta años, en el Ecuador asume y acepta la debilidad estructural que posee tanto en su infraestructura productiva y la escasa tecnología utilizada, es por esta razón que la política del gobierno ha sido el impulsar el cambio de “matriz productiva”, con el fin de mejorar niveles de productividad en varios sectores priorizados, de

acuerdo a las necesidades territoriales del Ecuador. Además de propiciar una base productiva innovadora con mayores niveles de competitividad para la diversificación de la exportaciones y una inserción en el mercado internacional relevante; que significará mayores ingresos para el país, con el propósito de lograr un desarrollo equitativo y crecimiento sostenido (Cañas, Arias, & et all, 2013: 19).

Comercio internacional, intraindustrial e interindustrial

Una gran parte de la producción de las economías modernas actuales comprende productos diferenciados más que homogéneos. Como por ejemplo un auto Chevrolet no es igual que un auto de marca KIA (Gereffi, 2000: 47-95).

Como resultado, una gran parte del comercio internacional puede abarcar productos diferenciados en la misma industria o de un grupo amplio de productos. Esto se lo conoce Según Gereffi (2000: 48), como comercio intraindustrial, el cual se origina para aprovechar importantes economías de escala en la producción, lo que significa que la competencia internacional obliga a cada empresa o planta en países industriales a producir solo una variedad o estilo de un mismo producto.

Además que, con poca variedad puede desarrollarse maquinaria especializada y rápida para la producción continua y de mayor alcance. Dicha nación importa otras variedades provenientes de otras naciones. Lo que significa que el comercio intraindustrial beneficia a los consumidores, debido a los precios más bajos posibles gracias a las economías de escala en producción (Gereffi, 2000: 47-95).

Finalmente, el comercio intraindustrial se relaciona con el agudo aumento en el comercio internacional de partes y componentes de un producto. La utilización de la ventaja comparativa de cada país para minimizar los costos de producción puede considerarse una extensión del modelo Heckscher-Ohlin básico en las condiciones de producción modernas.

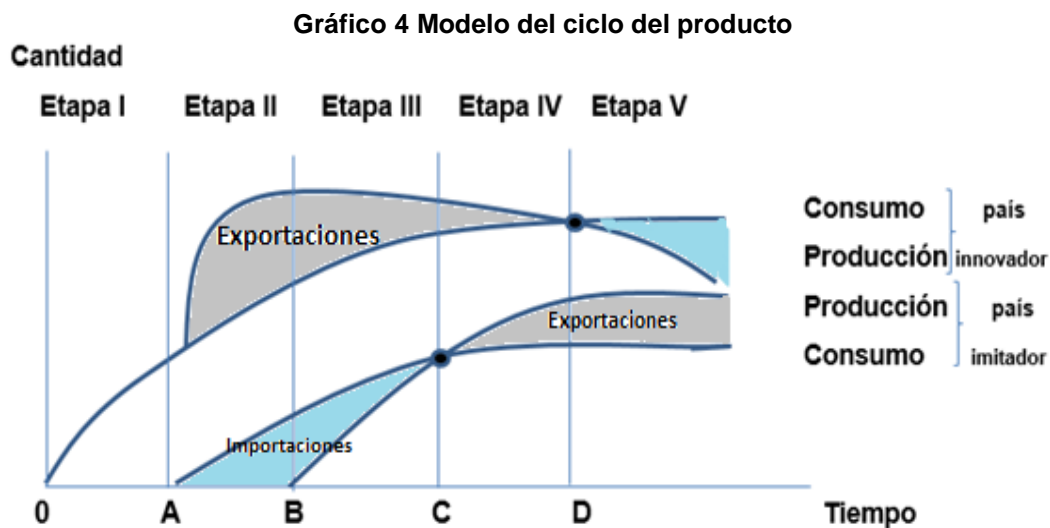
El modelo se basa en la teoría de David Ricardo (1817: 239), al afirmar que los países se especializan en la exportación de los bienes que comparativamente son más eficientes e importan aquellos que utilizan factores escasos y menos eficientes. En consecuencia, la ventaja comparativa parece determinar el patrón de comercio interindustrial, en tanto que las economías de escala en productos diferenciados alientan el comercio intraindustrial.

Entre más diferentes son las dotaciones de factores (entre países desarrollados y subdesarrollados), mas importantes resultan las ventajas comparativas y el comercio interindustrial. Mientras que por otra parte, es probable que el comercio intraindustrial predomine entre más parecidas sean las dotaciones de factores (como entre países desarrollados) (Salvatore, 1999: 60).

El modelo del ciclo del producto

Según el gráfico 4 realizado en base a la descripción de Salvatore (1999: 170), en la primera etapa el producto es elaborado y consumido únicamente en el país innovador. En la segunda

etapa se perfecciona la producción en el país innovador y aumenta rápidamente para satisfacer la demanda creciente interna y la del exterior.



En la tercera etapa se estandariza el producto y el país imitador comienza a producirlo para el consumo doméstico. En la cuarta etapa el país imitador comienza a venderlo por debajo del precio del país innovador en terceros mercados y en la última etapa, en el mercado mismo del innovador (Salvatore, 1999: 170).

Lo que se conoce como Teoría de la Intensidad de los Factores, es decir los países en desarrollo son más intensivos en el uso del factor-trabajo y los países desarrollados son más intensivos en el factor-capital.

La conclusión general a la que se puede llegar respecto a la relevancia teórica de los diversos enfoques que se han analizado hasta ahora son: la mayor parte del comercio entre países desarrollados y en desarrollo es interindustrial, y se basa en las diferencias en dotaciones de factores (la tecnología), según lo postula la teoría de Heckscher-Ohlin. Mientras que la proporción creciente del comercio entre países industriales es intraindustrial, y se basa en las economías de escala y la diferenciación de productos, según las nuevas teorías de comercio.

El comercio internacional y Teoría del crecimiento endógeno

El comercio internacional es sin duda una de las causas determinantes del progreso económico de los países, todas las teorías se resumen en la necesidad del intercambio comercial para fortalecer el crecimiento económico. Varios autores como Appleyard y Field (2003: 181); mencionan que a raíz de los incrementos en el ingreso de un país, se producen variación en los comportamientos de los operadores económicos que se ven reflejados en una expansión de la curva de posibilidad de producción y a la vez el consumo.

Un aumento de la curva de posibilidades de producción se enfrenta con la necesidad de ampliar la producción y la mejora de tecnología para las empresas. Y un aumento del consumo se traduce en una mayor demanda de bienes tanto nacionales como importados. Por estas

vías afectan sobre el grado de apertura económica en el intercambio de bienes a medida que se da el crecimiento económico (Appleyard & Field, 2003: 182).

En este sentido, el comercio internacional busca la mejora de bienestar en consideración con la existencia de la diferencia en precios relativos de intercambio entre naciones. Además de que el intercambio puede generar la ampliación de la capacidad de la economía, gracias a la generación de divisas a través de la exportación de los excedentes y el aprovechamiento de las economías de escala; y por otro lado, la importación de bienes de capital e intermedios, permite la expansión de la frontera de producción y propicia la incorporación de cambios tecnológicos.

De acuerdo con Sachs y Larraín (2002: 573), aunque consideran en la posibilidad de obtener resultandos ambiguos, mencionan que en especial los países en desarrollo, varios estudios revelan que hay una correlación significativa entre el crecimiento del PIB global y el crecimiento de los ingresos por las exportaciones.

Es importante mencionar el cambio tecnológico y su influencia en el comercio internacional, tomando el criterio de Eduardo Dorian (1992: 42), define a la reconversión industrial como una acción articulada de la sociedad y el estado, como respuesta de un shock externo ante un cambio de política sustancial a modificar lo establecido para el desarrollo de un país.

La reconversión industrial tiene como objetivo, incorporar la tecnología en forma sistemática, considerando a la tecnología como la base de la industrialización; por ser un conjunto de conocimientos técnicos, científicos o empíricos para la obtención de resultados, con el fin de producir bienes o servicios en principio de la mejora de la calidad de vida y conservación del medio ambiente (Dorian, 1992:43).

En contraste a este pensamiento, se desarrolla la teoría del crecimiento endógeno, donde Salvatore (1999: 75), en su obra *Economía Internacional*¹³, relaciona el comercio internacional, el crecimiento y el desarrollo económico a largo plazo.

La nueva teoría de crecimiento económico endógeno postula la reducción de barreras arancelarias, debido a que acelera la tasa de crecimiento económico y el desarrollo a largo plazo, permitiendo que los países en desarrollo absorban la tecnología proveniente de países avanzados más rápidamente y con un menor grado de apertura (Vivas & Spennemann, 2006: 32).

Es decir, aumentando los beneficios por medio de la investigación y del desarrollo, se conduce a mayores economías de escala en la producción, reduciendo las distorsiones de precios y fomentando el uso más eficiente de los recursos entre los distintos sectores. Además se provocará una especialización más intensa y eficiente en la producción de insumos intermedios y llevará a una producción más rápida de nuevos productos y servicios (Salvatore, 1999: 77).

¹³ Varios autores Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, Marc J. Melitz Sexta Edición *Economía Internacional* 1999, pág. 81.

En realidad esta teoría busca explicar la manera en que el cambio tecnológico endógeno crea externalidades que compensan cualquier propensión a los rendimientos decrecientes de la acumulación de capital.

El enfoque del desarrollo endógeno, propone que la política comercial que se implemente por medio de un modelo económico integro, en base a los elementos de valor agregado en la producción. Este enfoque busca el fortalecimiento de la industria nacional, y de esta manera la satisfacción de la demanda nacional. Además se caracteriza por aplicar medidas proteccionistas como barreras arancelarias, restricciones o impuestos, con el objetivo de equilibrar las fuerzas productivas entre países, y proteger el comercio internacional (Vaca, 2013: 12).

Política Comercial

La política comercial de los países depende de cada uno de sus gobernantes y de las necesidades que tenga cada nación. Se define como el manejo de instrumentos para mantener, cambiar o alterar temporalmente las relaciones comerciales de un país con respecto al mundo. Entre estos instrumentos se puede caracterizar las políticas arancelarias, que es una forma de impuesto indirecto, para grabar operaciones de un sector en específico (Banco Interamericano de Desarrollo, 2002).

Según Weinstein (1974: 33), caracteriza a la política comercial como medidas de asegurar la soberanía, movilización de recursos del exterior para el desarrollo económico y conseguir la competitividad política interna. Muchos de los países en desarrollo utilizan estos instrumentos de política comercial como los aranceles, cuotas de importación, restricciones a las importaciones, subsidios a la exportación, restricciones voluntarias de exportación y exigencia de contenido nacional. Es importante mencionar que la mayoría de estos instrumentos están regulados por la Organización Mundial del Comercio.

La política comercial puede constituir un instrumento base para el cumplimiento de los “objetivos del milenio”¹⁴. El uso de la misma como herramienta para lograr la creación de valor agregado y la diversificación industrial es importante, al mismo tiempo con la exportación se puede obtener mayores ingresos, incrementar la recaudación gubernamental y generar oportunidades de empleo (Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo, 2015).

La política industrial requiere una estructura coordinada con respecto a las políticas comerciales; estas incluyen las políticas arancelarias, subsidios, las políticas para el desarrollo del sector de servicios para la producción (telecomunicaciones, servicios financieros, transporte, entre otros), políticas de inversión y derechos de propiedad. Siendo de esta

¹⁴ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo propone 8 objetivos del milenio para el Ecuador: erradicar la pobreza extrema y el hambre, lograr la enseñanza primaria universal, promover la igualdad de género y autonomía de la mujer, reducir la mortalidad infantil, mejorar la salud materna, combatir el VIH/SIDA, paludismo y otras enfermedades; garantizar la sostenibilidad del medio ambiente y fomentar una asociación mundial para el desarrollo. Acordado en la cumbre del Milenio en septiembre de 2000 en Nueva York (Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo, 2015).

manera una estrategia coordinada que cubra todos los aspectos de las negociaciones comerciales (Murray, 2007:5).

Es importante mencionar, que en el Ecuador la política comercial juega un papel fundamental, puesto que ha falta de una política monetaria al ser un país dolarizado, se pueden utilizar y manejar como una herramienta útil para el desarrollo económico y comercial del país.

Componentes de la Política Industrial relacionada con el Comercio

Además de las medidas comerciales formales, como los aranceles de importación y exportación y las restricciones cuantitativas, hay otras medidas comerciales, que actualmente son objeto de acuerdos y negociaciones comerciales, que también son componentes esenciales de una política industrial y comercial coherente (Banco Mundial, 2005).

- Políticas de promoción de la exportación, que proporcionan empleo, mayores ingresos y divisas para financiar la industrialización.
- Políticas agrarias, que reducen la dependencia de las importaciones de productos alimenticios esenciales y que proporcionan apoyo a los ingresos derivados de la exportación de la agroindustria en los casos en que sea posible.
- Políticas destinadas a establecer una infraestructura de servicios eficientes, obteniendo servicios avanzados para las actividades de producción y las tecnologías asociadas, y acceso a los canales de distribución, así como acceso a energía de bajo coste (Chanda, 2006: 5).
- Políticas de inversión que maximicen la contribución de la inversión extranjera directa al desarrollo industrial mediante el acceso a capital y tecnología en sectores clave.
- Políticas de propiedad intelectual destinadas a facilitar el acceso a la tecnología y a la producción a bajo coste de medicamentos genéricos
- Disposiciones para promover la cooperación industrial en los acuerdos libre comercio.
- El movimiento de personas físicas puede ser también un componente importante de la política industrial, proporcionando ingresos de exportación y mejorando la capacitación de los trabajadores industriales¹⁵ (Murray, 2007: 5).

Evaluación Marco Teórico

En consecuencia y luego de información recopilada, podemos concluir que en base a la revisión de las principales teorías del comercio internacional, relacionados con las ventajas absolutas, ventaja comparativas y competitivas, se plantea varios elementos hacia la formulación de las políticas comerciales para el desarrollo económico de un territorio; el análisis fue importante para contextualizar la propuesta de transformación productiva.

El intercambio comercial sobre las ventajas absolutas de Adam Smith (1776: 57), marcó el principio de una nueva época de la teoría del comercio exterior. Donde intento explicar el comportamiento de los agentes económicos en su interés por producir e intercambiar bienes o servicios entre países; en base a las diferencias existentes entre las estructuras de cada nación.

¹⁵ Ver "PNUD, Iniciativa para el Comercio en Asia sobre el Comercio y el Desarrollo Humano", Fase 1, documento de apoyo técnico (Hanoi: 2003) (disponible en www.undprcc.lk/Publications/Publications.asp?C=4).

Siguiendo por la misma línea clásica, la teoría de David Ricardo (1817:239), expande el análisis con la introducción de las ventajas comparativas, y las define como las ganancias que se pueden obtener por el intercambio comercial, por medio de la diferencia entre la cantidad de trabajo necesaria y el traslado de la utilización de este factor hacia los bienes sobre cual existen ventajas.

Por otro lado el pensamiento neo-clásico, guía su análisis sobre la importancia del comercio exterior en la generación de ingresos para un país. Siendo así, que se analiza la estructura de exportaciones en los países subdesarrollados a comparación de los países desarrollados considerando el uso intensivo de tecnología. Como también la importancia de la balanza comercial considerándola como el principal elemento para el crecimiento de la economía.

La evolución de los lineamientos de la CEPAL (2008: 23), el estructuralismo y el neo-estructuralismo, la teoría de la dependencia y el desarrollismo, que tuvieron aplicaciones muy particulares a la región, principalmente el campo de transmisión de conocimiento y tecnología, particularidad que se percibe en el sector automotriz.

Por su parte, el aporte de Prebisch (1963: 35) en torno a la transformación de la estructura económicas de los países menos desarrollados a través de la industria y se consolida con el pensamiento de Sanjaya Lall (1985: 44), el cual hace énfasis en la intensidad tecnología y el valor agregado de la estructura de exportaciones de un país.

Complementando el análisis años más tarde Krugman (1995:37), señala que: “El replanteamiento de la base analítica de la política comercial es una respuesta al cambio real ocurrido en el ambiente y al progreso intelectual logrado en el campo de la economía”. Además define dos razones por las que puede producirse el comercio entre naciones: la primera, es la diferencia que tienen cada uno de ellos sea por la tecnología, dotaciones, entre otras; y la segunda, es que los países comercian para aprovechar efectos externos en la producción local.

En estos elementos radicaría el desarrollo de cierto sector y conformaría un pilar fundamental para el desarrollo de la industria, por medio de ventajas comparativas se logra obtener un beneficio adquirido con respecto a demás procesos o diferentes economías. Además de Michael Porter (1996: 77), cuando hace referencia a que los sectores proveedores o conexos que sean internacionalmente competitivos en un país que crea ventaja en los sectores que generen mayor encadenamiento productivo.

Por lo cual, esta recopilación teórica ayuda a identificar los lineamientos del comercio internacional sobre los efectos positivos en la economía, es por lo que la complementariedad de estos autores genera un panorama claro acerca de las oportunidades del mismo, como también en la formulación de políticas comerciales y sobre todo en estrategias que conduzca a mejores resultados con mecanismos eficientes para el desarrollo económico industrial generando valor agregado, en este caso en la industria automotriz.

Capítulo I

El Sector Automotriz en la Economía Mundial

En el capítulo I se realizará una evaluación general del comportamiento del sector automotriz mundial, puntualmente el análisis de la oferta y demanda de automóviles en el mundo. Además se realiza una descripción breve de la importancia del sector y la tendencia de la producción de automóviles.

Siguiendo con la investigación del sector automotriz ecuatoriano, y toda la información respecto al origen, la regulación, instituciones públicas, gremios y la representación del sector en las variables macroeconómicas del país. Además del estudio de las ventas, exportaciones, importaciones y producción de automóviles en el periodo de análisis. De esta forma se dará un panorama general del estado del sector automotriz y su importancia en el crecimiento económico.

Importancia del sector automotriz

Según el análisis realizado por la CEPAL (1997: 196) el sector automotriz a nivel mundial ha experimentado un constante cambio y progreso, logrando impactos importantes en la productividad, el desarrollo económico, el desarrollo tecnológico, lo que ha influenciado en el estilo de vida de la población mundial; razón por la cual, ha sido considerada como una de las industrias más dinámicas en la actualidad.

La importancia del sector parte de dos enfoques: el primero, es la reestructuración que se dio al sector a partir del uso de la tecnología y el segundo la organización laboral, que aparece a partir de las grandes empresas líderes. Las firmas más representativas del sector son las empresas americanas General Motors, Chrysler y Ford, las mismas que han experimentado cambios drásticos en sus ventas en la actualidad, ante la entrada de empresas grandes y competitivas en el mercado; como Honda y Toyota (empresas japonesas) (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 1997: 196).

Reestructuración tecnológica: cambios en el sector automotriz

Si bien es cierto la industria automotriz tiene dos claros momentos en su historia, el primero es la llegada del fordismo, que revolucionó la fabricación de vehículos con el uso de procesos de fabricación masivos de productos con altos estándares de calidad, producción en serie o mejor llamada línea de montaje (Mortimore y Barrón, 2005: 26).

Este proceso se caracterizaba por la producción en masa de bienes homogéneos, y que se reduce en costos por la regulación de salarios y por la aplicación de economías de escala e insumos menos caros. Los salarios eran asignados según el rendimiento de cada trabajador, con una clara diferenciación y división del trabajo en las labores.

Luego de la segunda guerra mundial, Japón entra a participar en el mercado con la empresa Toyota, que revolucionó la fabricación de autos. A este proceso se lo conoce como sistema de producción ajustada, y se operó por medio de grupos de trabajadores con diferentes niveles de instrucción con el objetivo de un manejo adecuado y específico de las diversas tareas y áreas de producción.

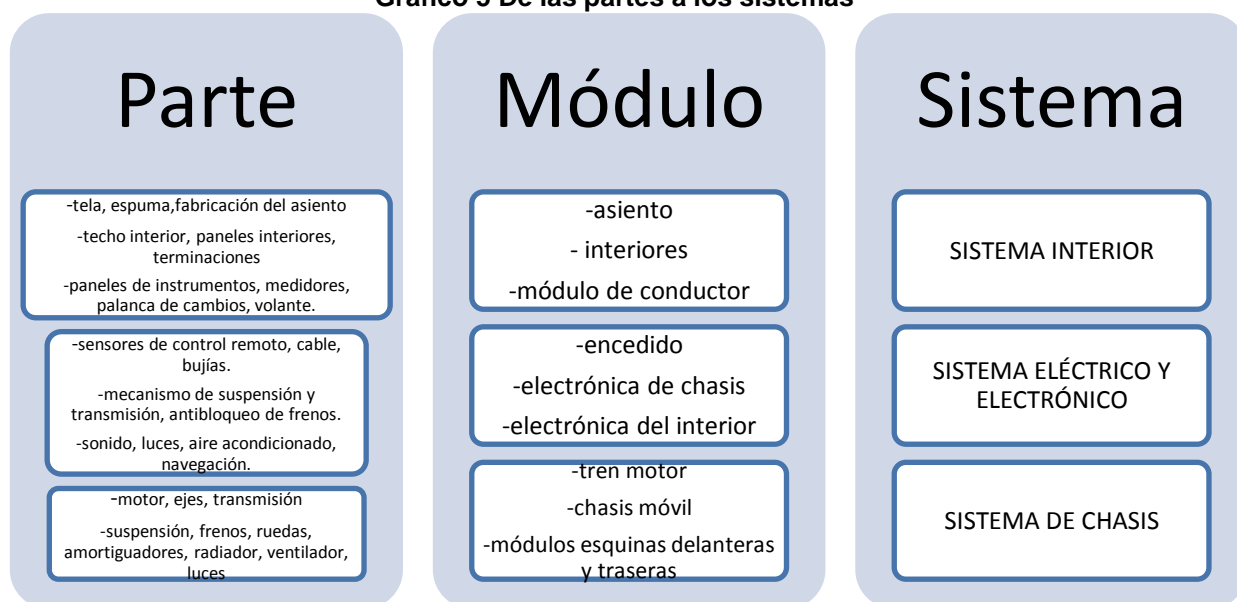
Del mismo modo, con la ayuda de maquinaria eficiente que permitió satisfacer la demanda, además se priorizó el trabajo en equipo con tres elementos principales: la organización flexible de la producción, la prevención total de defectos para eliminar los costos sobrados y la integralidad del proceso de fabricación (Mortimore y Barrón, 2005: 26).

Mortimore y Barrón (2005: 26) concluyeron que estos tres elementos, y en especial la integralidad del proceso de fabricación, permiten generar valor agregado a lo largo de la cadena de producción, permitiendo además el desarrollo de proveedores y la subcontratación externa conocida como *Outsourcing*¹⁶, para la optimización de los procesos. Este elemento fue el éxito de la industria automotriz asiática, que focalizó su gestión productiva en la mejora de la calidad y la consolidación de la red de proveedores, convirtiéndose una de las mejores industrias en la actualidad.

Producción segmentada o por módulo

Por su parte la industria automotriz de Estados Unidos implementó procesos de ensamblaje modular en la década de los noventa, que según la CEPAL (2003), consiste en la utilización de plataformas que permiten una mayor coordinación y un uso múltiple de las partes; es decir, los módulos quedan completamente armados en el área correspondiente y listos para ser incorporados a los vehículos, como producto final.

Gráfico 5 De las partes a los sistemas



Fuente: (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2003)

Elaboración: Gabriela Arias

¹⁶ Outsourcing- Externalización: es el proceso en el cual una empresa identifica una parte de su cadena de negocio que podría ser realizada más eficientemente por otra firma, la cual es contratada para desarrollar esa parte de la cadena (GestioPolis, 2000:1).

La dinámica del proceso es sencillo y considera dos elementos básicos, modularidad y subcontratación. Sin embargo, es importante mencionar que la producción modular no ha logrado superar las prácticas de la empresa Toyota, que se ha convertido en el principal productor y vendedor de vehículos del mundo. Esta empresa exitosa ha logrado aumentar su competitividad a través del uso de partes en numerosos modelos, y aumentar la producción y la simplificación de la logística, lo que le ha permitido disminuir los costos de producción y obtener un especial reconocimiento por la calidad e innovación (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2003).

Estado actual en la Industria Automotriz a nivel mundial

El desarrollo y los avances industriales que han experimentado el sector, van de la mano con los adelantos tecnológicos que se han presentado en los últimos años. A nivel mundial, existen en su mayoría países industrializados que lideran el sector, siendo Estados Unidos en la década de los sesenta el mayor productor de autos, y actualmente China se ha posicionado como mayor productor de automóviles en el año 2013.

Tabla 4 Producción mundial de automóviles (Porcentaje)

AÑOS	1961	1971	1981	1991	2001	2009	2013	PAISES
Estados Unidos	48,50%	32,50%	22,80%	15,40%	20,40%	12,30%	9,30%	Perdedores
Reino Unido	8,80%	6,60%	3,50%	3,50%	3%	2,30%	1,80%	
Italia	6,10%	6,40%	4,60%	4,60%	2,80%	1,40%	1,40%	
Japón	2,20%	14,10%	25,40%	27,60%	17,50%	16,30%	12,90%	Ganadores
China	ND	ND	ND	0,20%	4,20%	13,20%	22,30%	
España	0,50%	1,70%	3,10%	5,50%	6,50%	3,60%	3,50%	
Total	66%	61%	59%	57%	54%	49%	51%	Total
Resto del mundo	34%	39%	41%	43%	46%	51%	49%	Resto del mundo

Fuente: (Carbajal Suarez, 2010: 24-52) y (Organización Internacional de Constructores de Automóviles, 2009)

Elaboración: Gabriela Arias

Como se muestra en los datos de la tabla 4, la dinámica del mercado automotor ha cambiado a partir de los años sesenta, por cuanto las grandes empresas estadounidenses que anteriormente eran líderes en la producción y venta de vehículos, en los últimos años, han perdido mercado ante la presencia de las empresas asiáticas, especialmente las empresas japonesas.

Según datos de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA), en el año 1961, Estados Unidos tenía el 48,5% del mercado mundial, seguido por Reino Unido con un 8,80% e Italia con el 6,10%, sin embargo se los denomino como países perdedores, ya que para el año 2013 Estados Unidos se quedó únicamente con el 9,30% del mercado mundial, Reino Unido con el 1,80% e Italia con el 1,40%.

En contraste a este escenario, los países “ganadores de mercado” fueron Japón, China y España. Estos países pasaron a tener para el año 2013 abarcaron casi 40% de la producción de vehículos en el mundo.

Es curioso como las preferencias de las personas por ciertos autos, pueden provocar cambios en un determinado territorio. Por ejemplo en los países asiáticos; en especial China y

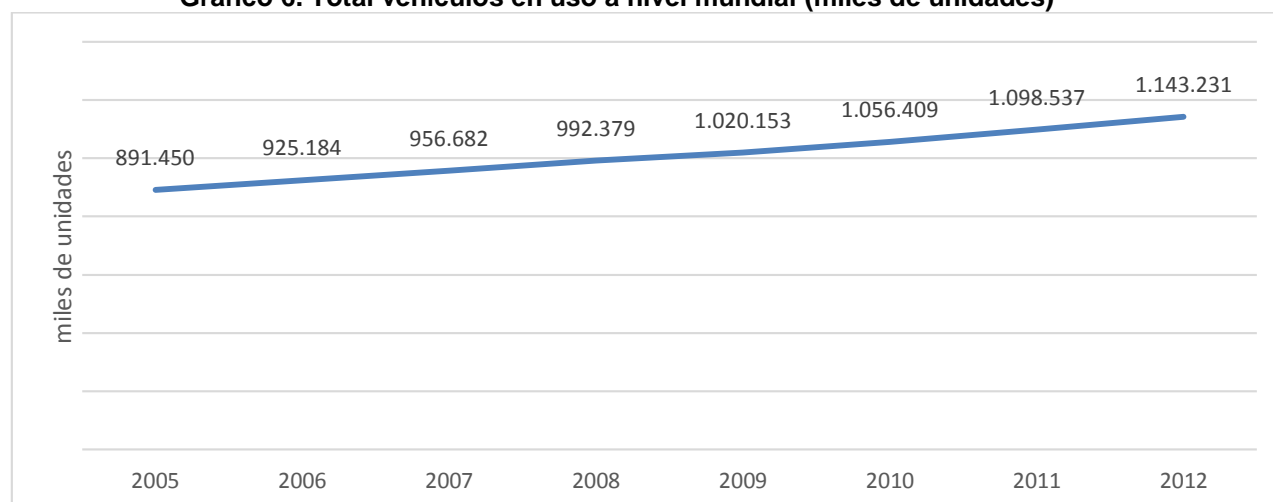
Tailandia, la gente prefiere vehículos más económicos y muy pequeños, que se adaptan a las características físicas y económicas de la población. Por otro lado, en Estado Unidos prefieren autos amplios y más lujosos, debido a los precios asequibles y características físicas de la población.

Por otra parte, la incorporación de tecnología en el sector, ha permitido a las empresas productoras crear productos eficientes y óptimos para el consumo humano; uno de ellos es el auto híbrido, que es un vehículo que combina dos motores, uno eléctrico y otro de combustión. Por lo que es importante considerar las normas de seguridad y exigencias de control que un auto debe cumplir, así como el sin número de leyes implementadas para la cuidado del medio ambiente debido la creciente emisión de CO₂, como también el ruido provocado por los automotores. Estos elementos sin duda son los parámetros de los modelos de producción y de organización, lo que se traduce en el éxito de esta industria.

Vehículos en uso a nivel mundial

La industria automotriz es una de las industrias más competitivas a nivel mundial. En el gráfico 6 se refleja la cantidad de vehículos que se encuentran en uso, y como se mantiene una tendencia creciente hasta el año 2012, llegando a circular 1.143.231 miles de unidades (Internacional Trade Center, 2014).

Gráfico 6. Total vehículos en uso a nivel mundial (miles de unidades)



Fuente: UN COMTRADE

Elaboración: Gabriela Arias

Importaciones y exportaciones mundiales del sector automotor

De acuerdo con las cifras que provee el Internacional Trade Center en el año 2002 se importaron USD. 341 mil millones y se exportaron USD. 343 mil millones, mientras que en el año 2012 las importaciones alcanzaron el valor de USD 638 mil millones y las exportaciones llegaron a la cifra de USD.650 mil millones, lo que significó que en 8 años prácticamente se dupliquen estos rubros.

Representando para el año 2002, el 5,2% de las importaciones mundiales y el 5,4 de las exportaciones mundiales, sin embargo para el año 2012 significo el 3,5% de las importaciones mundiales y el 3,6% de las exportaciones mundiales (Internacional Trade Center, 2014).

Esto se debe a que existen otras industrias que se han expandido a nivel general, provocando la caída de la representación del sector automotriz a nivel mundial.

Tabla 5 Importaciones y exportaciones mundiales de autos

Importaciones (Imp.) y exportaciones (Exp.), 2002-2012, en precios corrientes												
En miles millones USD		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	Import	341,9	389,0	454,0	479,2	532,9	616,6	626,7	442,8	548,2	631,2	638,9
Porcentaje del comercio mundial (%)	Export	343,9	393,8	455,7	486,9	536,7	622,4	636,4	438,5	558,6	641,4	650,3
	Import	5,2	5,1	4,9	4,5	4,4	4,4	3,9	3,5	3,6	3,5	3,5
	Export	5,4	5,3	5,0	4,7	4,5	4,5	4,0	3,5	3,7	3,6	3,6

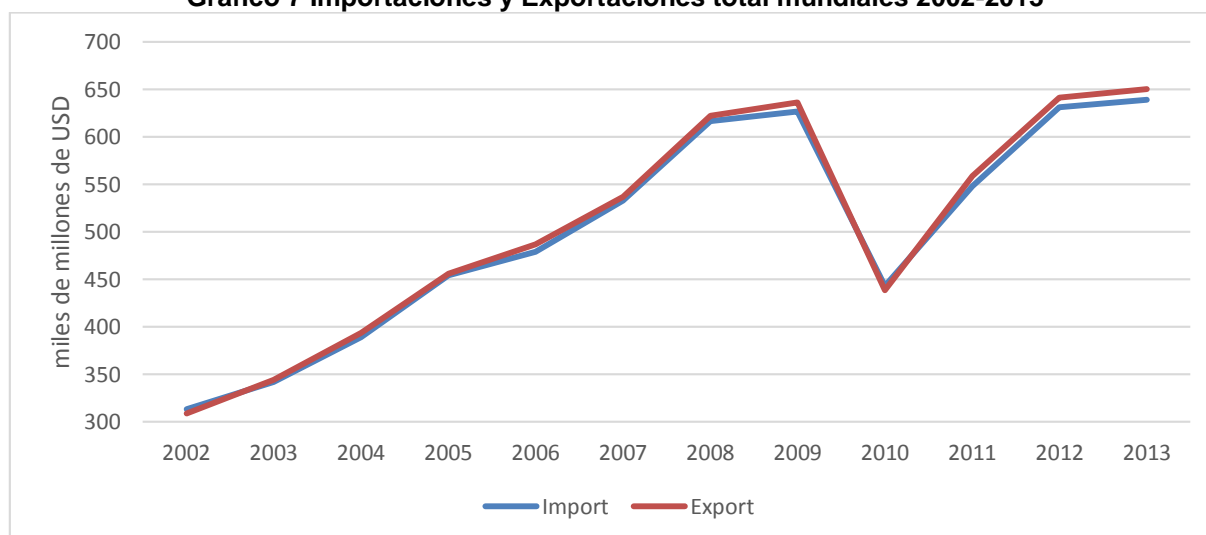
Fuente: NACIONES UNIDAS Estadísticas del comercio internacional- UN COMTRADE

Elaboración: Gabriela Arias

En el gráfico 7 se puede observar que la exportación e importación mundial de autos marcan la misma tendencia, por lo que sí unos países compran es porque otros los producen, con el fin de satisfacer las necesidades del población. En todos los años se ha generado un superávit comercial de autos a nivel mundial, con excepción del año 2009 que se registró un leve déficit en la balanza comercial, por la crisis mundial.

En otras palabras el país que exporta bienes recibe y acumula divisas debido al superávit comercial lo que permite al estado, las instituciones financieras y las empresas exportadoras de automóviles del país adquieran riqueza en ese año.

Gráfico 7 Importaciones y Exportaciones total mundiales 2002-2013



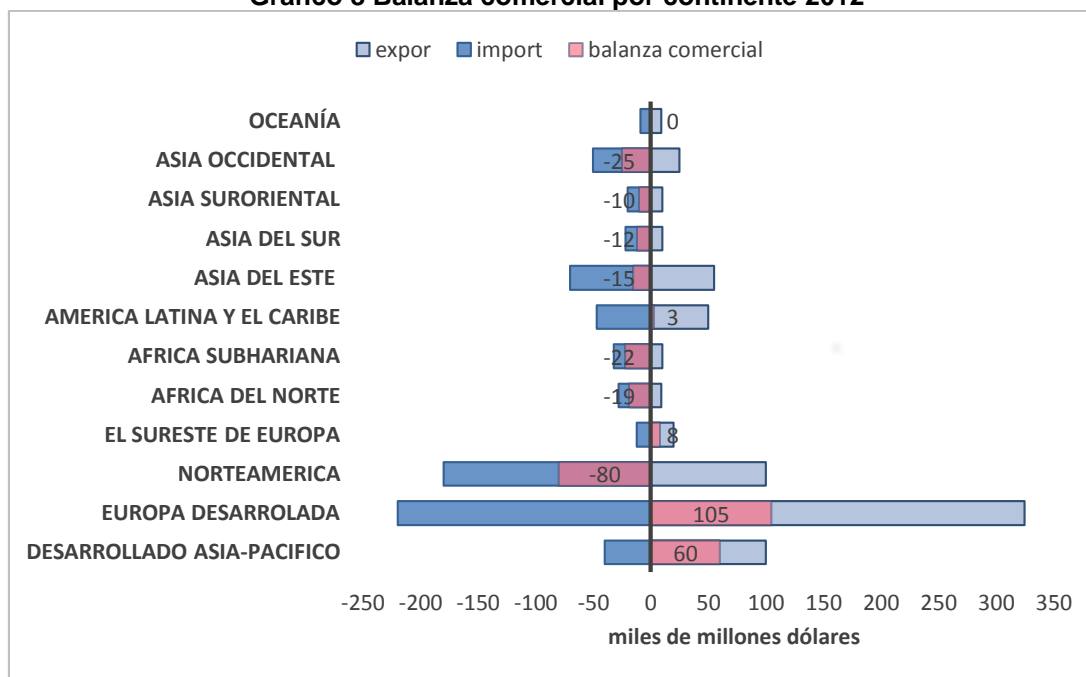
Fuente: NACIONES UNIDAS Estadísticas del Comercio Internacional- UN COMTRADE

Elaboración: Gabriela Arias

En el gráfico 8, se observa la balanza comercial por continente para el año 2012, Europa Desarrollada y Asia Pacífico, son los únicos que muestran saldos positivos de USD 105 y USD 60 mil millones respectivamente. En contraste Norteamérica, Asia Occidental y del Sur tienen saldos negativos, lo que quiere decir que son países que para satisfacer su demanda necesitan de mayores importaciones con respecto a su producción (Centro de Comercio Internacional, 2014).

Mientras, que América Latina y el Caribe y Sureste de Europa, obtienen saldos pequeños positivos USD 3 y USD 8 mil millones, respectivamente

Gráfico 8 Balanza comercial por continente 2012



Fuente: UN COMTRADE
Elaboración: Gabriela Arias

Principales Países Importadores

Entre los principales importadores de autos en el 2012, se destacan Estados Unidos y China, manteniendo su liderazgo por varios años.

Tabla 6 Principales Países Importadores 2012

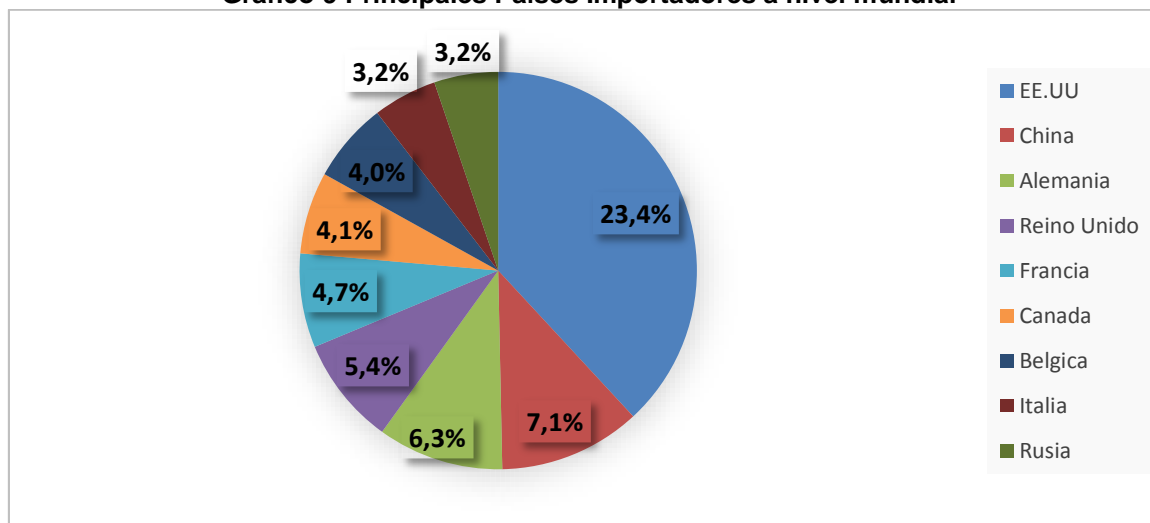
Top países o áreas importación en 2012					
PAIS O AREA	Valor	T. crecimiento	T. crecimiento	Mundo %	
	(Millones USD)	2008-2012	2011-2012		Acum.
Mundial	638.890,6	0,5	1,2	100,0	
EE.UU	149.648,6	4,0	20,1	23,4	23,4
China	45.491,6	34,1	11,0	7,1	30,5
Alemania	40.173,5	-2,1	-8,5	6,3	36,8
Reino Unido	34.504,5	-1,4	0,0	5,4	42,2
Francia	30.297,5	-4,7	-15,1	4,7	47,0
Canadá	25.932,8	0,5	10,1	4,1	51,0
Bélgica	25.530,2	-2,9	-3,4	4,0	55,0
Italia	20.280,1	-12,5	-31,6	3,2	58,2
Rusia	20.241,5	-9,6	8,9	3,2	61,4
Australia	17.518,0	8,8	19,9	2,7	64,1
Arabia Saudita	13.298,2	10,2	18,2	2,1	66,2
Países Bajos	11.195,0	0,5	-12,4	1,8	67,9
Suiza	11.004,3	7,1	-4,8	1,7	69,7
Japón	10.893,5	12,5	23,4	1,7	71,4
España	10.072,3	-17,9	-26,4	1,6	73,0

Fuente: UN COMTRADE
Elaboración: Gabriela Arias

Es importante señalar que durante la crisis de 2009, las exportaciones de Japón fueron las más afectadas disminuyendo la tasa de crecimiento a largo plazo. Mientras que los principales países importadores en el 2012 fueron Estados Unidos y China.

Estados Unidos importa el 23,4% de la producción mundial, ubicándose en el primer puesto de los países importadores de vehículos. Seguido por China y Alemania con 7,1% y 6,3% respectivamente para el año 2012, como se muestra en el gráfico 9.

Gráfico 9 Principales Países Importadores a nivel mundial



Fuente: UN COMTRADE
Elaboración: Gabriela Arias

Principales Países Exportadores

Mientras que los principales países exportadores se mantienen Alemania como ya se mencionó, Japón y Estados Unidos, con un total de USD 146.301,8 millones, USD 97.460,2 millones y USD 54.517,3 millones respectivamente, como se muestra en la Tabla 7.

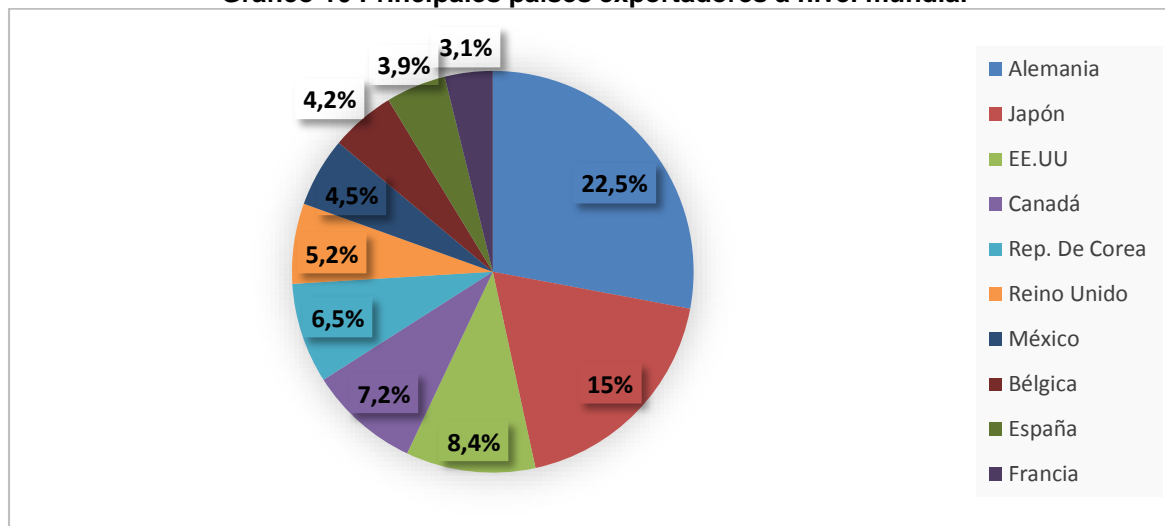
Tabla 7 Principales Países Exportadores 2012

Top países o zonas exportación en 2012					
PAIS	Valor (Millones USD)	T. crecimiento 2008-2012	T. crecimiento 2011-2012	Mundo %	
					Acum.
Mundial	650.264,4	0,5	1,4	100	
Alemania	146.301,8	1,1	-5,2	22,5	22,5
Japón	97.460,2	-4,1	11,6	15	37,5
EE.UU	54.517,3	1,8	12,7	8,4	45,9
Canadá	46.935,8	9,5	18	7,2	53,1
Rep. De Corea	42.387,5	7,9	3,6	6,5	59,6
Reino Unido	33.990	4,7	5,1	5,2	64,8
México	29.169,3	7,8	8,7	4,5	69,3
Bélgica	27.445,1	-2,8	-3,4	4,2	73,5
España	25.120,2	-4,5	-17,6	3,9	77,4
Francia	20.176,9	-7,7	-12,9	3,1	80,5
Rep. Checa	15.197,2	8,8	-2	2,3	82,8
Eslovaquia	13.262,8	5	12,9	2	84,9
Italia	9.220,2	-3,8	-0,1	1,4	86,3
Polonia	6.786,6	-9,1	-28,7	1	87,3
Turquía	6.069,1	-5,1	-6,4	0,9	88,3

Fuente: UN COMTRADE
Elaboración: Gabriela Arias

El 22,5% de las exportaciones mundiales son provenientes de Alemania, seguido por el 15% de Japón, 8,4% de Estados Unidos y 7,2% de Canadá. Países como Reino Unido, República de Corea, México, Bélgica, España y Francia representan entre el 6 y el 4%, como se presenta en el gráfico 10.

Gráfico 10 Principales países exportadores a nivel mundial



Fuente: UN COMTRADE
Elaboración: Gabriela Arias

Evolución del Sector Automotriz Ecuatoriano

El sector automotriz tiene un papel muy importante en la economía, por lo que su principal objetivo es aportar a la movilidad a nivel mundial y, en forma específica interviene en el transporte de personas o productos para el realizar diferentes actividades; contribuyendo para la generación de empleo e ingresos adicionales al país.

Para el desarrollo de esta sección se iniciará con una descripción del sector, orígenes y actores que intervienen en el mismo. Con ayuda de series históricas obtenidas en las diferentes fuentes de información en el periodo 2002-2013.

Marco Legal

A continuación, se examina la normativa referente al mercado automotriz ecuatoriano, en este sentido se analiza las resoluciones del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones y las resoluciones del Comité de Comercio Exterior.

A partir del año 1979 en el Ecuador se puso en marcha la Ley de Fomento de la Industria cuyo objetivo fue el desarrollo ordenado del sector, promover la formación de componente nacional por parte de las empresas ecuatorianas, e impulsar las exportaciones y sustitución de importaciones de productores automotores, elevando el nivel tecnológico de la industria nacional.

Con el paso del tiempo, se creó el convenio de complementación del sector automotriz, que fue suscrito en el año 1993, y con reformas aclaratorias en el año 1999, desarrollado por los gobiernos de Colombia, Venezuela y Ecuador. La actualización entró en vigencia en el año

2000 y con una duración de 10 años. Con este convenio se formalizó la prohibición de la importación de vehículos, partes y piezas usadas, de esta manera lograr un incremento del comercio y desarrollo industrial regional mediante el intercambio de productos automotrices, partes y piezas aprovechando las ventajas competitivas de cada país. Adicionalmente, todos los autos con un mínimo del 24,3 % de componente nacional tendrán libre acceso al mercado subregional, para el caso de Ecuador y Bolivia.

Además, se consideró un arancel externo común de 35% para los autos categoría 1, es decir autos livianos y para los autos categoría 2 autos pesados sería un arancel del 15% en Colombia y Venezuela y del 10% para Ecuador.

Luego en el año 2010 publicado en el Registro Oficial N° 351 se crea el Comité de Comercio Exterior, una institución pública encargada aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial del país, además se encarga de la regulación y fortalecimiento del sector. El Estado por medio de esta institución ha implementado un sin número de resoluciones para la restricción de importaciones (Ver Anexo 7).

Resolución 18 de COMEX

El artículo 1 de esta resolución dispone que se tiene que “Aplicar un arancel escalonado a las importaciones de CKD’s de vehículos en los siguientes términos”:¹⁷

Tabla 8 Porcentaje de Arancel Escalonado para Importación de CKD’s

Cilindraje		Automóviles	Camionetas
Desde CC	Hasta CC	ADV %	ADV %
	2000	10%	5%
2001	3000	14%	7%
3001	y más	18%	9%

Fuente: COMEX

A su vez el artículo 3 señala que, “*se aplicará una reducción porcentual del arancel a las importaciones de CKD’s para automóviles y camionetas basado en la incorporación de contenido nacional*”.

El mismo artículo añade que, dichas reducciones podrán ser acumulativas e independientes del plazo previsto, pudiendo alcanzar una reducción parcial o total del arancel de manera acelerada o inmediata, dependiendo del valor de contenido nacional agregado.

La reducción arancelaria establecida para los automóviles se duplicará para la fabricación y ensamblaje de vehículos híbridos con el fin de fomentar la producción de mejores tecnologías.

Por su parte el artículo 4 menciona que:

“Para fijar el porcentaje de contenido nacional, se dispone que el Ministerio de Industrias y Productividad, MIPRO con la colaboración del Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, MCPEC, el Servicio de Rentas Internas, SRI y del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, SENA, determine la situación inicial y las metas finales de incorporación de materiales originarios producidos en el Ecuador con un valor agregado adecuado en los vehículos, su metodología, así como un período de tiempo conveniente para

¹⁷ Resolución 18 de COMEX Registro Oficial 431 de 20 de abril de 2011.

alcanzar dicha meta, el cual deberá ser presentado al COMEX hasta el 30 de diciembre del 2011.” (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, 2015).

Resolución 30 de COMEX

La presente resolución modifica a la Resolución No. 18 del COMEX, publicada en el Registro Oficial No. 525 de 1 de septiembre del 2011¹⁸.

El artículo 3 dispone: *“Se aplicará una reducción de la tarifa arancelaria a las importaciones de CKD’s para automóviles y camionetas, basado en el aumento del porcentaje de incorporación de materiales originarios del Ecuador”* (Ver Anexo 9).

El artículo 6, por su parte, señala: *“El MIPRO, mediante acuerdo ministerial, determinará la incorporación del porcentaje de MOE, el mismo que será notificado al SENA E para su aplicación y ejecución, conforme a lo establecido en el artículo 3 de la presente resolución”*.

Resolución 65 de COMEX

La Resolución 65, publicada en el año 2012, establece una restricción cuantitativa para la importación de CKD, es decir a la importación de partes y piezas de vehículos para ser ensamblados en el país (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, 2015).

En esta resolución el artículo 1, establece una restricción cuantitativa anual de importación de CKD de vehículos en los términos establecidos en el Anexo 10. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías. A continuación el mismo artículo dispone:

“(…) Todas las importaciones de vehículos sujetos a la restricción detallada, provenientes de cualquier país, deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta, incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente resolución el 1 de enero de cada año, durante su período de vigencia.” (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, 2015).

En la disposición transitoria primera se menciona lo siguiente *“Hasta que el COMEX apruebe la metodología de cálculo del porcentaje de Producto Ecuatoriano Incorporado, todas las importaciones de CKD descritas en esta Resolución, deberán pagar el arancel mínimo aplicado que se detalla en el anexo 11.”* (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, 2015).

Resolución 66 de COMEX

Entre las más relevantes se encuentra La Resolución 66, publicada en el año 2012 donde se determinó restricciones a las importaciones de vehículos, en el cual se establecen cuotas en dólares además en cupos determinados y se prolongó hasta el año 2014.¹⁹

¹⁸ Resolución 30 de COMEX Publicada en Registro Oficial 567 de 31 de octubre de 2011.

¹⁹ Resolución 66 de COMEX Registro Oficial Suplemento 725 de 15 de junio de 2012.

La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Según el mismo artículo:

“(...) Todas las importaciones de vehículos sujetos a la restricción detallada, provenientes de cualquier país, deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta, incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo 8 el 1 de enero de cada año, durante su período de vigencia.” (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, 2015).

Por su lado, el artículo 4 dispone que: *“Las cuotas establecidas en la presente Resolución no son transferibles a favor de terceros”* (Ver anexo 8).

Resolución 106 de COMEX

Esta resolución hace una definición de CKD de chasis equipado con motor, en el artículo enumerada primero y lo define de la siguiente manera:²⁰

“Conjunto formado por piezas y componentes importados por las industrias ensambladoras de chasis equipado con su motor debidamente autorizadas, que se importen desarmados, de uno o más orígenes, siempre que formen parte de un mismo conjunto CKD y estén destinados al ensamblaje de chasis equipado con su motor y provengan en el mismo embarque. Además que cumplan como mínimo, con el siguiente grado de desensamble:

- 1. Bastidor de chasis desensamblado o ensamblado en rieles, travesaños y tirantes.*
- 2. Ruedas.*
- 3. Sujeciones de ballestas y muelles.*
- 4. Soportes de carrocería, de motor, de estribos, de batería, de depósito de carburante, y otros.*
- 5. Tren motriz desensamblado en los siguientes conjuntos: motor, transmisión, embrague, frenos, suspensión y ejes delanteros y traseros.*
- 6. Sistema eléctrico.*
- 7. Sistema de escape de emisiones.”* (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, 2015).

Por su parte, el artículo 2 establece la siguiente restricción:

“Establecer una restricción cuantitativa a la importación CKD de chasis equipado con su motor, clasificados en las subpartidas 8706.00.10.80, correspondiente a chasis motorizado en CKD para transporte de personas, y 8706.00.21.80, correspondiente a chasis motorizado en CKD para transporte de mercancías de hasta 5 toneladas, para el año 2013 (...)” (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, 2015).

²⁰ Resolución 106 de COMEX Registro Oficial Suplemento 95 de 4 de octubre de 2013.

Ley Orgánica de Régimen Tributario

Es importante analizar la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno²¹, la cual establece un impuesto para la compra de vehículos. A finales de 2007 se reformó el Impuesto a los Consumos Especiales²² que cambió de un 5.15% fijo que pagaban los vehículos, a una tabla gradual del 5% al 35%.

Para más referencia ver Anexo 1, establece la tabla del porcentaje a pagar de ICE de acuerdo al precio del vehículo.

Por su parte en el 2008, se expide la Ley Orgánica Reformatoria e Interpretativa a la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno²³, en la que se modifica la asignación porcentual de ICE a pagar de acuerdo al precio de los vehículos.

Cambio de la Matriz Productiva

Uno de los objetivos del Plan Nacional de Buen Vivir, es promover la transformación de la matriz productiva, para renovar la economía, dinamizar la productividad, garantizar la producción y el consumo interno; y, como idea principal salir de la dependencia primario exportadora (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – Senplades, 2014).

En total son nueve políticas que se proponen para alcanzar los objetivos mencionados:

1. “Diversificar y generar mayor valor agregado en la producción nacional.
2. Promover la intensidad tecnológica en la producción primaria, de bienes intermedios y finales.
3. Diversificar y generar mayor valor agregado en los sectores prioritarios que proveen servicios.
4. Impulsar la producción y la productividad de forma sostenible y sustentable, fomentar la inclusión y redistribuir los factores y recursos de la producción en el sector agropecuario, acuícola y pesquero.
5. Fortalecer la economía popular y solidaria, y las micro, pequeñas y medianas empresas en la estructura productiva.
6. Potenciar procesos comerciales diversificados y sostenibles en el marco de la transformación productiva.
7. Impulsar la inversión pública y la compra pública como elementos estratégicos del Estado en la transformación de la matriz productiva.
8. Articular la gestión de recursos financieros y no financieros para la transformación de la matriz productiva.
9. Impulsar las condiciones de competitividad y productividad sistémica necesarias para viabilizar la transformación de la matriz productiva y la consolidación de estructuras más equitativas de generación y distribución de la riqueza.” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – Senplades, 2014).

²¹ Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno publicada en el Registro Oficial Suplemento 463 de 17 de noviembre de 2004

²² Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador. Registro Oficial Tercer Suplemento 242 de 29 de diciembre de 2007.

²³ Ley Orgánica Reformatoria e interpretativa a la Ley de Régimen Tributario Interno. Registro Oficial Segundo Suplemento 392 de 30 de julio de 2008

Política comercial

En la constitución ecuatoriana del año 2008, se establecen principios y normas relacionadas con la política comercial en donde se propone el ejercicio de un comercio justo, que fomente el desarrollo endógeno en el Ecuador (Asamblea Nacional, 2008).

La Sección Séptima de la constitución del Ecuador que se refiere a la Política Comercial, en su artículo 304, señala que la política comercial tendrá los siguientes objetivos:

- 1." Desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos a partir del objetivo estratégico establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.
2. Regular, promover y ejecutar las acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial.
3. Fortalecer el aparato productivo y la producción nacionales.
4. Contribuir a que se garanticen la soberanía alimentaria y energética, y se reduzcan las desigualdades internas.
5. Impulsar el desarrollo de las economías de escala y del comercio justo.
6. Evitar las prácticas monopólicas y oligopólicas, particularmente en el sector privado, y otras que afecten el funcionamiento de los mercados." (Asamblea Nacional, 2008)

El artículo 305 establece que: *"La creación de aranceles y la fijación de sus niveles son competencia exclusiva de la Función Ejecutiva"*.

Por su parte el artículo 306 dispone que:

"El Estado promoverá las exportaciones ambientalmente responsables, con preferencia de aquellas que generen mayor empleo y valor agregado, y en particular las exportaciones de los pequeños y medianos productores y del sector artesanal. El Estado propiciará las importaciones necesarias para los objetivos del desarrollo y desincentivará aquellas que afecten negativamente a la producción nacional, a la población y a la naturaleza." (Asamblea Nacional, 2008).

La estrategia del desarrollo económico en el Ecuador tiene varios lineamientos de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo 2009-2013- PNBV²⁴, los mismos que han sido respaldados en la constitución reformada en el año 2008 (Centro de Comercio Internacional, 2015).

Con respecto al ámbito comercial, la política comercial del Ecuador se orienta en varios elementos:

- "Fortalecer el mercado doméstico y promover una "integración inteligente" en la economía global.
- Aumentar la producción local y asegurar la soberanía energética y alimentaria por medio de la consecución de economías de escala.
- Promover exportaciones que sigan los principios de responsabilidad ambiental, en particular de los pequeños productores y de los artesanos" (Centro de Comercio Internacional, 2015).

²⁴ Plan Nacional del Buen Vivir

En este marco, los principales objetivos comerciales son:

- “Avanzar en las negociaciones con la Unión Europea y mantener la política de firmar acuerdos comerciales considerando la complementariedad económica y el desarrollo.
- Iniciar negociaciones comerciales con China, la República de Corea, el Consejo de Cooperación del Golfo, los miembros de la EFTA²⁵ y los países centroamericanos.
- Intensificar las relaciones comerciales y la integración con los países miembros de UNASUR²⁶ y ALBA²⁷.
- Desarrollar una estrategia para reducir la dependencia de las importaciones por medio de aranceles sobre componentes importados y apoyo al desarrollo de actividades que generen valor añadido.
- Promocionar las exportaciones priorizando la diversificación de productos, servicios y mercados de destino” (Centro de Comercio Internacional, 2015)

Mediante Decreto Ejecutivo No. 25 del 12 junio 2013, el Gobierno Nacional crea el Ministerio de Comercio Exterior, como un organismo de derecho público, con personalidad jurídica, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios, con sede en la ciudad de Guayaquil.

En el artículo 1 del mismo menciona que:

“El Ministerio de Comercio Exterior será el rector de la política de comercio exterior e inversiones y, en tal virtud, el encargado de formular, planificar, dirigir, gestionar y coordinar la política de comercio exterior, la promoción comercial, la atracción de inversiones, las negociaciones comerciales bilaterales y multilaterales, la regulación de importaciones y la sustitución selectiva y estratégica de importaciones” (Centro de Comercio Internacional, 2015).

En este sentido, este ministerio asume las competencias del fomento de la oferta exportable de bienes, de la dinamización de la sustitución estratégica de importaciones y de la regulación y administración de la certificación de origen de mercancías nacionales de exportación, sobre la base de las siguientes atribuciones, como ente rector marcará los ejes de la política comercial no petrolera del Ecuador:

1. “Proponer, ejecutar y coordinar las negociaciones de acuerdos comerciales, así como administrar la implementación y seguimiento de los acuerdos comerciales internacionales suscritos por el país, de acuerdo con las directrices que para el efecto emitan el Presidente de la República, el Vicepresidente de la República y las demás instancias competentes;
2. Ejercer la representación y defensa de los intereses y el ejercicio pleno de los derechos del Estado en materia de comercio exterior, ante organismos internacionales de comercio, foros comerciales o frente a prácticas desleales de comercio exterior;
3. Promover y coordinar los procesos de integración económicos, con énfasis en la región latinoamericana;
4. Promover las exportaciones ecuatorianas de productos y servicios en los mercados internacionales;

²⁵ La Asociación Europea de Libre Cambio (AELC) o Acuerdo Europeo de Libre Comercio (EFTA - European Free Trade Association): se lo constituyó en el año 1960 por la Convención de Estocolmo como alternativa a la Comunidad Económica Europea y por los países Austria, Dinamarca, Gran Bretaña, Noruega, Portugal, Suecia y Suiza, Finlandia, Islandia y Liechtenstein.

²⁶ La Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR): es considerado un ente internacional que tiene como propuesta construir una identidad y ciudadanía suramericanas, sus miembros son los doce estados de Suramérica (Unión de Naciones Suramericanas, 2015).

²⁷ La Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA) es una organización internacional de carácter regional, enfocado para los países de América Latina y el Caribe que tiene como objetivo combatir la pobreza y la exclusión social con lineamientos de pensamiento de izquierda (Miranda, 2015: 34).

5. Promover la inversión extranjera y el ingreso de divisas como instrumentos que coadyuven al desarrollo endógeno del país, con respecto al medio ambiente, a los trabajadores, a los compromisos con el Estado y a los consumidores;
6. Diseñar e implementar estrategias y acciones para desarrollar y promover las marcas sectoriales o denominaciones de origen dirigidas a la promoción comercial y posicionamiento de sus productos y servicios en el exterior;
7. Establecer y promover mecanismos logísticos internacionales para facilitar el transporte, almacenamiento, consolidación, redistribución y comercialización de productos ecuatorianos en los países y mercados internacionales, articulándolos con las entidades rectoras competentes;
8. Proponer y coordinar la implementación de políticas y acciones para el acceso efectivo de exportaciones ecuatorianas a mercados internacionales en los ámbitos de normas técnicas, sanitarias, fitosanitarias, aduaneras, entre otras;
9. Proponer e implementar políticas, normas, condicionamientos y procedimientos de exportación e importación o diferimiento, de acuerdo a los requerimientos y necesidades del país;
10. Apoyar el proceso de incentivos y regulación para la generación de valor agregado en las exportaciones y para la inserción en cadenas de valor internacionales;
11. Identificar y normar la transferencia de tecnología y conocimiento de las importaciones, orientadas al sector productivo nacional;
12. Establecer políticas de comercio justo, de comercio inclusivo y de consorcios de comercio exterior, con trato preferencial a las microempresas y actores de la economía popular y solidaria;
13. Promover la complementariedad y alianzas internacionales entre los países exportadores de los principales productos de exportación del Ecuador;
14. Planificar y promover, en coordinación con las distintas entidades competentes, la adecuada prestación y acceso a servicios y facilidades asociadas al fomento exportador; y,
15. Las demás competencias relacionadas con las atribuciones que se le confieren por el presente Decreto” (Comité de Comercio Exterior, 2013).

Sobre esta base normativa, el Gobierno Nacional, en el marco denominado “cambio de matriz productiva”, propone varias directrices dentro de la llamada “Estrategia de Intervención en la Industria Automotriz”, entre las cuales constan las siguientes:

- “Fomentar el uso de vehículos eléctricos: la importación de vehículos eléctricos con precio de venta de hasta USD.40.000 con cero impuesto. Además de un modelo de leasing de la batería, es decir que el dueño del vehículo puede arrendar a otro consumidor por un valor de USD.139 mensuales. (En el caso de que termine su vida útil, o también si existe un cambio novedoso o tecnológico, será cambiada por la misma sin costo)”.
- “Incremento del componente ecuatoriano en el ensamblaje de vehículos: se propone la aplicación de un arancel variable de hasta el 20%, sujeto a tasa de desempeño. Acorde al porcentaje de incorporación nacional” (ver anexo 10).
- “Regulación de importaciones: las empresas ensambladoras tienen un cupo actual de importación de 55.000 unidades de CKD’s. mientras que para el sector importador un cupo máximo de 60.000 unidades divididas en 15.000 a 20.000 unidades de combustión y 40.000 a 45.0000 vehículos eléctricos”.
- “Reforma del ICE-V: se trata de un cambio actual de ICE para vehículos incrementando un componente que se aplica en función del cilindraje más la parte ad valorem que se aplica en función del PVP, que deberá ser de un mínimo de 5% - 45% y de un máximo de 35% - 70%” (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador , 2014).

Según la Agenda para la Transformación Productiva (2010), realizada por el Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad define a la política comercial como:

“En la actualidad en concordancia la constitución política del Estado y el Plan Nacional del Buen Vivir, se establecen los principios que deben regir la política comercial, promoviendo la inclusión

económica de las pequeñas unidades productivas y propiciando la diversificación productiva; se debe lograr el acceso a los mercados más dinámicos a través de estrategias de agregación de valor y la diversificación de la plataforma productiva de los recursos en los que se poseen ventajas comparativas relevantes” (Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, 2010).

Actores y Roles en la Política Comercial

Por otro lado el Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad menciona varios actores y roles que determinan la política comercial.

ACTOR	ROL
Consejo de La Producción	Dictar y dar orientaciones y prioridades sobre políticas de fomento productivo u la evaluación de herramientas estratégicas que permitan dar seguimiento a la evolución del comercio exterior.
Consejo de Política Económica	Definición de objetivos y estrategias en materia de política macroeconómica.
Comité Interministerial conformado por: MOPEC, MOPE, SENPLADES, MAGAP, MIPRO, TURISMO, MRECI, FINANZAS y el SRI.	Dictar la política de comercio exterior (proceso de reestructuración COMEXI).
Viceministerio de Comercio Exterior de la Cancillería	Formular una política de comercio exterior, promoción exportaciones e inversión (traspaso de funciones de CORPEI) Formular una política de comercio exterior, promoción exportaciones e inversión (traspaso de funciones de CORPEI)
MIPRO, MAGAP y TURISMO	Fomentar la creación de una oferta exportable, a través de implementación de los planes de mejora competitiva (ahora en construcción.)
Sector privado	Participar proactivamente hacia acertadas decisiones a nivel público.

Fuente: (Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, 2010)

Elaboración: Gabriela Arias

Además el Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad propone varios instrumentos para la formulación de políticas comerciales, que son los siguientes:

- **“Negociaciones Comerciales:** es necesario precautelar la producción nacional mediante acuerdos integrales que incluya cooperación técnica y financiera, se debe trabajar en los procesos de negociación con la Unión Europea, el ALBA, Centroamérica incluyendo a México y otros que deben ser consolidados como la CAN.
- **Fortalecimiento Institucional:** el Consejo de la producción, es el agente encargado de dar orientación y prioridades sobre políticas de fomento productivo.
- **Promoción Internacional:** En este entorno es clave la estructuración del Instituto de promoción de exportaciones, que servirá de plataforma de exportación y coadyuvará a preparar al pequeño productor para aprovechar la potencialidad de la exportación de bienes y servicios en mercados externos
- **Desarrollo de la infraestructura técnica y logística:** Este Sistema Integrado tiene como objetivo fundamental facilitar las operaciones de comercio exterior en el accionar tanto público como privado” (Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, 2010).

Medidas de Administración del Comercio Exterior

El Ecuador ha asumido varios compromisos internacionales en el marco subregional y regional con la CAN²⁸ y ALADI²⁹, y multilateral con la OMC³⁰ en materia comercial, estos compromisos obligan al país a cumplir los términos acordados (Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, 2010).

Con respecto a los convenios con la OMC, bajo los distintos acuerdos existen mecanismos mediante los países pueden sobrepasar el nivel consolidado arancelario acordado; como por ejemplo ante la aplicación de medidas de salvaguardas y de antidumping, pero siempre y cuando se justifique sus razones, en ese caso pueden ser las siguientes:

Tabla 9. Convenios con la OMC

Salvaguardia:	Dumping:
Incremento de importaciones.	A existencia de dumping o de que un producto está subvencionado.
Daño a una rama de producción nacional.	Daño a una rama de producción nacional.
Relación causal.	La existencia de una relación causal entre el producto con precios de dumping o subvencionado y el daño argumentado.

Fuente: (Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, 2010)

Elaboración: Gabriela Arias

Por otro lado, con respecto Comunidad Andina de Naciones, en el año 2002, el Ecuador ha venido manejando el Arancel Externo Común independiente de los países de la Comunidad Andina, mediante la Decisión N° 669 del año 2007 se otorgó al país la facultad de manejar su arancel con un plazo hasta el año 2008, el cual fue renovado en el año 2009, es importante mencionar que se ha mantenido este estatus hasta el año 2013. En este sentido, se ha manejado esto como una forma de protección a la producción nacional, según lo mencionan en la Agenda para la Transformación Productiva realizada por el Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad en el año 2010.

En cuanto a los reglamentos técnicos, las normas internacionales establecen que los países pueden utilizar reglamentos para precautelar determinados objetivos como vida y salud, la protección del medio ambiente, o para prevenir prácticas comerciales que pueden generar obstáculos a los principios del comercio propuesto por la OMC.

Las licencias de importación están reguladas por el Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación de la OMC, además es importante mencionar que existen disposiciones sobre “Trato Especial y Diferenciado” y cooperación técnica en los diferentes acuerdos de la OMC que permiten un trato más flexible para los países en desarrollo (Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, 2010).

²⁸ Comunidad Andina de Naciones

²⁹ Asociación Latinoamérica de Integración

³⁰ Organización Mundial de Comercio

A manera de análisis de todas las políticas públicas y reglamentos implementados en el sector automotriz, es evidente lo que se busca es llegar a producir automóviles con mayor valor agregado siguiendo los lineamientos del cambio de matriz productiva. Y las restricciones y cupos de importación es el primer paso a este vía, puesto que se genera la necesidad de producir elementos que no se estaban desarrollando en el país.

A su vez se pretende evitar la salida de divisas, por la compra de autos de alto costo importados, fortaleciendo la cartera de productos que se ofrecen a nivel nacional e incrementar el consumo por productos nacionales.

Instituciones Públicas

Comité de Comercio Exterior

Fue creado bajo la expedición del Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones³¹. El COMEX establece las políticas y estrategias, en materia de comercio exterior regulando las exportaciones e importaciones como la circulación y tránsito de las mismas. El COMEX que tiene como propósito proteger la balanza comercial, incentivar o restringir las importaciones y buscar fomentar siempre las exportaciones.

Es la institución que regula y controla las importaciones de vehículos y CKD que ingresan al país, estableciendo restricciones tanto al número de unidades como a la cuota anual en dólares de cada operador económico, junto con el establecimiento del porcentaje a pagar de arancel por las importaciones.

Servicio Nacional de Contratación Pública

Mediante la resolución INCOP 096-2013, de 26 de julio 2013, se establecieron los elementos para la verificación del valor agregado ecuatoriano en la compra de bienes y servicios. La regla general utilizada establece que si el proveedor tiene un VAE igual o superior al 40% en bienes y al 60% en servicios, es considerado “nacional” y puede obtener preferencias en los procesos de contratación pública. Sin embargo, al ser esta una información declara por el proveedor, no se puede garantizar su veracidad mientras no se realice la correspondiente verificación (SERCOP, 2015: 11).

Por otra parte mediante la resolución RE-SERCOP-2014-000019, aprobada el 11 de noviembre de 2014 se establecieron criterios para la aplicación de preferencias por VAE de bienes en la contratación pública desagregado en VAE Empresarial y el VAE Sectorial.

Una de las políticas comerciales recientes implementadas por el SERCOP ha sido el de Valor Agregado Ecuatoriano (VAE), este se ajusta a la realidad productiva ecuatoriana, con el fin de cumplir el compromiso de promover la producción local y priorizar los bienes y servicios considerados de origen nacional, expidió la Resolución No. RE-SERCOP-2015-00031 a través de la cual se establece la metodología para la aplicación de preferencias por Valor Agregado Ecuatoriano (VAE) (Servicio Nacional de Contratación Pública, 2015).

³¹ Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones publicado en el Registro Oficial Suplemento 351 de 29 de diciembre de 2010. Última modificación de 31 de mayo de 2013.

En este sentido se ha desarrollado una metodología para la definición de una oferta como ecuatoriana en los procesos de contratación de bienes desarrollada por el SERCOP con fecha 13 de mayo del 2015, la cual se enfoca en definir una oferta como ecuatoriana que depende de dos elementos:

1. Metodología para definir el umbral de valor agregado ecuatoriano del procedimiento de contratación pública por parte de las entidades contratantes.
2. Metodología para establecer el valor agregado ecuatoriano de una oferta

A fin de conocer el componente ecuatoriano de la oferta de bienes en el Ecuador, el SERCOP desarrollo la metodología del Valor Agregado Ecuatoriano por producto al nivel más específico por Clasificador Central de productos (CPC) versión 2.0, con información obtenida de la matriz insumo -producto (Servicio Nacional de Contratación Pública, 2015).

En el siguiente cuadro se detalla el porcentaje mínimo de VAE que se debe cumplir de acuerdo a cada sector productivo, desagregado por sector automotriz. Para determinar umbrales de preferencia nacional para productos ecuatorianos acordes a la estructura nacional:

Listado de umbrales valor agregado ecuatoriano para bienes clasificado		
Código CPC³² versión 2.0	Descripción	Umbral valor agregado ecuatoriano
27140.02.01	Fundas de asiento para automóviles, de materia textil	51,00%
27140.02.02	Fundas de asiento para automóviles, de fibras sintéticas	51,00%
27999.00.02	Adornos para vehículos automotores	51,00%
35331.01.01	Carbono activado como desodorante de refrigeradores y automóviles	24,20%
36111.00.01	Neumáticos nuevos radiales de caucho del tipo utilizado en automóviles	40,00%
36111.00.02	Neumáticos nuevos radiales de caucho del tipo utilizado en camionetas	40,00%
36120.00.01	Neumáticos recauchutados de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar y los de carreras)	40,00%
36120.00.02	Neumáticos recauchutados de los tipos utilizados en autobuses o camiones	40,00%
37115.00.01	Vidrio de seguridad endurecido (templado): de dimensiones y formatos que permitan su empleo en automóviles, aeronaves, barcos, u otros vehículos	40,00%
37116.00.02	Espejos retrovisores para vehículos	40,00%
37199.01.02	Reflectores para ciclos, automóviles, etc.	40,00%
37199.02.01	Cristales, lentes, cabuchones u objetos similares que se utilizan en la fabricación de faros de automóviles	40,00%
38111.01.02	Asientos del tipo utilizado para vehículos automotores, con armazón metálico (excepto motocicletas)	40,00%
43230.00.05	Compresores para vehículos automotores	40,00%
43912.02.01	Máquinas para acondicionamiento de aire, de los tipos utilizados en vehículos automóviles para sus ocupantes.	40,00%
46510.03.01	Faros de automóviles (lámparas de foco hermético)	26,80%
46510.03.02	Lámparas de foco hermético, para vehículos automotores.	26,80%
46910.02.01	Bocinas eléctricas, para ciclos o vehículos automotores.	26,80%
46910.02.09	Direccionales, eléctricos, para ciclos o vehículos automotores.	26,80%
46910.02.13	Limpiaparabrisas eléctricos, para vehículos automotores.	26,80%
46910.02.14	Luces antiniebla para vehículos automotores.	26,80%
46910.02.15	Luces interiores, eléctricas, para vehículos automotores.	26,80%
46910.02.19	Sirenas eléctricas para vehículos automotores.	26,80%

³² Clasificación, Central de Productos

46910.02.21	Luces de parqueo para vehículos automotores.	26,80%
48420.01.04	Relojes para tableros de mandos de automóviles.	20,20%
49113.00.02	Automóviles de pasajeros	40,00%
49113.00.03	Automóviles sedán	40,00%
49113.00.04	Camionetas-sedán con chasis de automóvil de pasajeros	40,00%
49121.00.02	Chasis con motor, para los vehículos automotores de pasajeros de servicio público.	40,00%
49121.00.03	Chasis con motor, para los vehículos automotores para el transporte de personas excepto de servicio público.	40,00%
49210.00.04	Carrocerías de automóvil.	40,00%

Fuente: SERCOP (2015)

Elaboración: Gabriela Arias

Servicio de Rentas Internas

Es el organismo encargado de recaudar los tributos que han sido establecidos por ley en el Ecuador. En el presente análisis, se ha estudiado las distintas normas y reformas de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno³³, que imponen el pago del Impuesto a los Consumos Especiales que es recaudado por el SRI. El artículo 75 de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno señala: “*Establece el impuesto a los consumos especiales ICE, el mismo que se aplicará de los bienes y servicios de procedencia nacional o importados (...)*”. Dentro de los bienes gravados con el mismo, están los vehículos y la base imponible de éstos, se determina con base en el precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador, menos el impuesto al valor agregado.

Ministerio de Industrias y Productividad

En el año 2012, reforma el estatuto orgánico de gestión organizacional por procesos del MIPRO en el que se detalla la misión del Ministerio de Industrias y Productividad, donde se define que es la institución que debe conducir, coordinar y aplicar las políticas que permitan el desarrollo de la industria nacional. Pero además tiene entre sus funciones, de acuerdo a los artículos 1, 2 y 3 de la resolución No. 407 de COMEXI³⁴, registrar y autorizar al operador económico que desea importar material CKD para realizar la actividad de ensamblaje.

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

El SENAIE tiene entre sus competencias técnico-administrativas, necesarias para la planificación y ejecución de la política aduanera del país y para ejercer, las facultades tributarias de determinación, de resolución, de sanción y reglamentaria en materia aduanera. Además, según la Resolución 407 del COMEXI, el SENAIE luego de haber sido notificado por el MIPRO, con la nómina de empresas registradas como ensambladoras, tiene que realizar el control y remitir al MIPRO toda la información de las importaciones de CKD que realicen las empresas ensambladoras.

Asociaciones y gremios

Para el fortalecimiento de un sector es necesaria la asociatividad, la misma que la entendemos como la estrategia de colaboración colectiva para la realización de objetivos comunes,

³³ Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno publicada en el Registro Oficial Suplemento 463 de 17 de noviembre de 2004

³⁴ Resolución 407 de COMEXI. Registro Oficial 223 de 30 de noviembre de 2007.

empezando por la inversión en investigación y desarrollo hasta un mejor posicionamiento en la cadena de valor para incentivar su esquema de negociación en el mercado (Martínez, 2001: 3).

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana-CINAE

Esta cámara fue creada en el año 1978, con el objetivo de fortalecer la industria ecuatoriana automotriz, con el apoyo y cooperación de entidades públicas y privadas, y para garantizar el desarrollo y captación de tecnología necesaria para el crecimiento del sector. Esta Cámara funciona en la ciudad de Quito, hasta la actualidad. La misma representa alrededor de 33 operadores económicos, que en su mayoría son empresas de ensamblaje de vehículos y proveedores a fines. Además dentro de la asociación también la conforman empresas relacionadas a la fabricación de autopartes.

Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías – CANFAC

Inició sus actividades en el año 2007, con el apoyo del Ministerio de Industrias y Productividad, con el fin de fortalecer al sector carrocerero por medio de capacitación y asistencia técnica para la mejora en los procesos productivos. La producción de carrocerías de mejor calidad y ser productos más competitivos en el mercado internacional, ha sido un objetivo clave para esta asociación. Actualmente sus oficinas se encuentran en la ciudad de Ambato, aprovechando las ventajas comparativas y la decisión de los empresarios locales que han sido pioneros en esta rama industrial.

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador- AEADE

Esta asociación inició sus actividades en el año 1946, y tiene entre sus afiliados a los agentes principales de la cadena de valor a nivel nacional como lo son los ensambladores y distribuidores, así como también a los proveedores de la industria en general. Su función principal es defender los intereses de todos los afiliados, brindando asesoría legal comercial. Adicionalmente desarrolla capacitaciones para el emprendimiento del sector, como para la mejora de la competitividad de las empresas participantes. Actualmente sus oficinas se encuentran localizada en la ciudad de Quito y representa alrededor de 117 empresas dentro del sector.

Partidas Arancelarias en el Ecuador: Vehículos

Según la definición del Ministerio de Hacienda del Salvador (2015), define a la partida arancelaria como la descripción de determinado bien o producto de acuerdo al rubro arancelario.

La partida Nandina que se utilizó en la investigación para la recopilación de datos del sector automotriz se determinó las siguientes:

Tabla 10. Partida Arancelaria Nandina-Sector Automotriz

Partida	Descripción
87	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes
Detalle	Significado
87.01	Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida 87.09). ³⁵
87.02	Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor
87.03	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente
87.04	Vehículos automóviles para transporte de mercancías.
87.05	Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones [auxilio mecánico], camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredores
87.08	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05.

Fuente: Arancel Nacional de Importación, PROECUADOR ³⁶

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones (Comité de Comercio Exterior, 2015)

En este sentido es un sistema que permite la identificación de productos o servicios que se comercializan, esta herramienta facilita a las agencias aduaneras la aplicación medidas arancelarias y no arancelarias. Es un mecanismo armonizado de aceptación internacional, se clasifican en secciones, capítulos y partidas, y corresponde a más de 1200 subdivisiones (Gestion de Calidad y Buenas Prácticas Perú, 2015).

La nomenclatura común NANDINA³⁷ facilita la clasificación de los productos, desarrollada por la Comunidad Andina. Este sistema utiliza un lenguaje aduanero común reconocido a nivel mundial. Esta herramienta se puso en funcionamiento a partir del año 1991, este se encuentra armonizado a nivel de 8 números (Comunidad Andina, 2015).

Clasificación Industrial Internacional Uniforme

La CIU fue creada por la División de Estadística de las Naciones Unidas en el año 1948 y es clasificada en cuatro niveles. Es una clasificación por actividad económica, existen varias actualizaciones y ajustes. La que se utilizó en esta investigación es la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Actividades Económicas (CIU Revisión 4.0).

Esta clasificación tiene una estructura jerárquica en forma de pirámide, compuesta por seis niveles: la primera categoría se la denomina como “secciones” ordenadas por un letra (A-U), seguido por divisiones por dos dígitos, la tercera categoría es “grupos” compuesta por tres dígitos, las “clases” por cuatro dígitos, las “subclases” por cinco dígitos y la “actividad económica” al nivel más desagregado por seis dígitos (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2012: 13).

³⁵ Se refiere a: Carretillas automóvil sin dispositivo de elevación del tipo de las utilizadas en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos, para transporte de mercancías a corta distancia, carretillas tractor de los tipos de las utilizadas en estaciones ferroviarias y sus partes.

³⁶ Resolución 59 de COMEX Registro Oficial N° 191 de 15 de octubre de 2007.

³⁷ Esta herramienta se utiliza mediante la decisión 653, en los países miembros de la Comunidad Andina; Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.

En este sentido el INEC realizó la Clasificación Nacional de Actividades Económicas en base la estructura del CIIU 4.0, de la cual para la investigación se tomó los grupos C291, C292 Y C293 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2012: 82).

Tabla 11. Grupos tomados según CIIU

C291	C292	C293
C291 Fabricación De Vehículos Automotores.	C292 Fabricación De Carrocerías Para Vehículos Automotores; Fabricación De Remolques Y Semirremolques.	C2930 Fabricación De Partes, Piezas Y Accesorios Para Vehículos Automotores.

Fuente: INEC (2012)

Elaboración: Gabriela Arias

Adicional para el análisis se utilizaron cifras del Banco Central del Ecuador, esta institución maneja una Clasificación de la Contabilidad Nacional Ecuatoriana, en este caso se utilizó la clasificación de industrias 030 y 030001 denominada “fabricación de equipo de transporte”, que en concordancia a la clasificación CIIU, abarca todo la actividad económica necesaria de acuerdo a los fines de esta investigación (Banco Central del Ecuador, 2015).

Tabla 12. Clasificación de Industrias

Clasificación de Industrias		Clasificación CIIU
30	Fabricación de equipo de transporte	2910-2920-2930-3011-3012-3020-3030-3040-3091-3092-3099
30001	Fabricación de equipo de transporte	

Fuente: Banco Central del Ecuador (2015)

Elaboración: Gabriela Arias

Orígenes de la Industria Automotriz Ecuatoriana

La producción automotriz en Ecuador se inició en la década de los años 50, con la fabricación de algunas partes y piezas de autos elaborados por empresas del sector textil y metalmeccánico, entre ellos asientos, carrocerías y piezas metálicas (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2013).

Es importante mencionar que el sector automotriz ecuatoriano está conformado por tres grupos de empresas: ensambladoras, autopartistas y comercializadoras.

A partir del año 1973, se fabricaban autos ensamblados por AYMESA una empresa constituida en el año 1970 y lograron producir 144 unidades del modelo ANDINO (Instituto de promoción de exportaciones e inversiones, 2013).

Según información del Instituto de promoción de exportaciones e inversiones (2013), la producción fue en aumento y en el año 1987 se logró un incremento del 54,21%, pasando de 7.864 vehículos para el año 1986 a 12.127 vehículos para el siguiente año.

En el año 2001, el mercado automotor ecuatoriano presento una recuperación por la aplicación del Convenio de Complementación del sector automotriz, propiciando la industria de fabricación de autopartes, en el mismo año se logró un crecimiento del 117,17% de su producción a comparación del año anterior. Para el año 2003, la mayoría de exportaciones del país se dirigieron hacia Colombia, considerado como el mayor socio comercial.

Siendo de esta manera el origen del desarrollo de la industria automotriz ecuatoriana, tomando en cuenta que a partir del año 2003 se ha generalizado un incremento promedio en

la producción de automóviles en el Ecuador, además de diferentes factores; como la implementación de políticas comerciales, incremento en inversión en investigación y tecnología y el aumento constante de la demanda en el país, han hecho que las empresas ensambladoras crezcan en sus proceso de producción y en sus normas de seguridad y calidad.

Contribución al PIB

Como se puede observar en la tabla 13 a partir del año 2002 el sector automotriz representó el 0,12% en base a la clasificación “fabricación de equipo de transporte”. Sin embargo, su participación con respecto al PIB ha tenido un crecimiento del 0,05% promedio, para el año 2005.

Dentro del periodo de análisis, en el año 2010 la representación del sector creció en un 0,16%, siendo la tasa de incremento más alta del periodo de análisis. Y para el año 2013 llegó a representar el 0,22% del PIB. Es importante mencionar que el sector automotriz, comprende transporte terrestre, proceso de ensamblaje, fabricación de auto partes y comercialización de vehículos.

Tabla 13 Valor Agregado Bruto por Industria / PIB (miles de dólares)

Industrias/ años	A precios corrientes		A precios constantes			Contribución al PIB	Tasa de crecimiento
	Fabricación de equipo de transporte	TOTAL PIB Nominal	Deflactor del PIB	Fabricación de equipo de transporte	TOTAL PIB Real		
2002	34.749	28.548.945	69,89	49.720	40.848.397	0,12%	-
2003	39.871	32.432.859	77,29	51.586	41.962.555	0,12%	-
2004	54.787	36.591.661	80,59	67.982	45.404.716	0,15%	0,03%
2005	84.042	41.507.085	86,82	96.800	47.808.207	0,20%	0,05%
2006	137.319	46.802.044	93,76	146.458	49.916.856	0,29%	0,09%
2007	168.253	51.007.777	100	168.253	51.007.777	0,33%	0,04%
2008	259.302	61.762.635	113,85	227.758	54.249.130	0,42%	0,09%
2009	101.633	62.519.686	114,59	88.693	54.559.461	0,16%	-0,26%
2010	220.357	69.555.367	123,15	178.934	56.480.201	0,32%	0,16%
2011	234.188	79.779.824	130,12	179.978	61.312.499	0,29%	-0,03%
2012	298.746	87.502.365	136,61	218.685	64.052.679	0,34%	0,05%
2013	203.868	94.472.680	140,84	144.751	67.078.018	0,22%	-0,12%

Fuente: Banco Central del Ecuador (Cuentas Nacionales).

Elaboración: Gabriela Arias

La representación del sector en el PIB es parcial, sin embargo hay que mencionar que su fortaleza es el encadenamiento productivo. Industrias como metalurgia, metalmecánica, minera, petroquímica, vidrio, petrolera, robótica se relacionan directamente con esta industria.

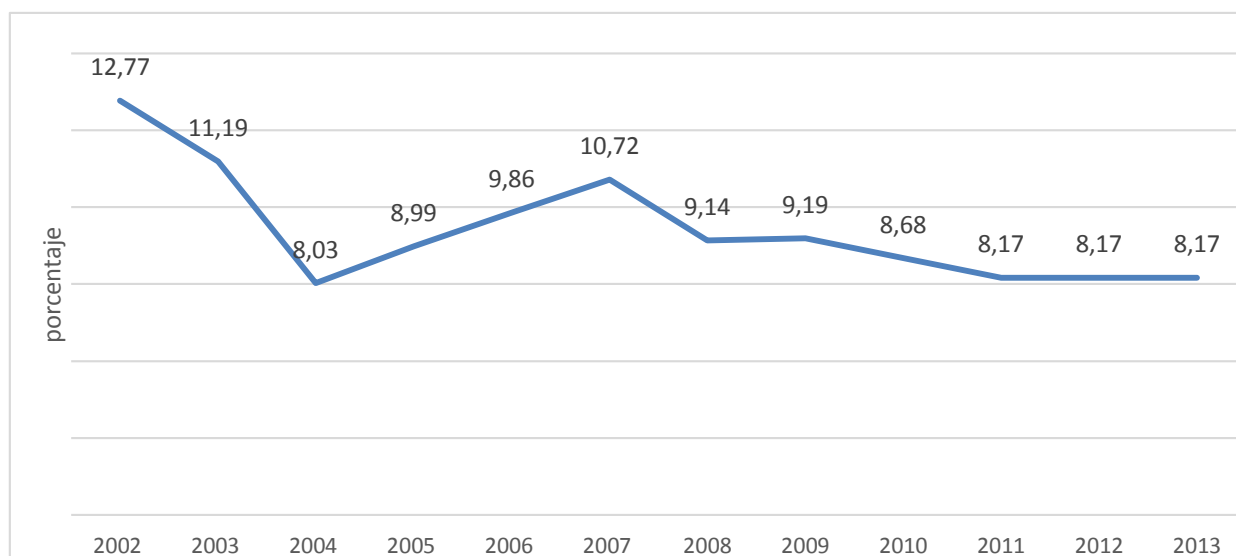
Además en los últimos años, medidas como la restricción de cupos para importación de autos, han hecho que la industria se contraiga; sin embargo, gracias a la iniciativa e innovación utilizada sigue siendo un sector rentable, considerando que se ha aprovechado la

infraestructura instalada, para la expansión del ensamblaje de autos en el país (Banco Central del Ecuador, 2015).

Tasas de Interés Referenciales

De acuerdo al Banco Central del Ecuador (2011), en su boletín mensual número 3, se tomó la información con respecto a las tasas de interés activas referenciales³⁸ para el periodo de análisis. Como se observa en el gráfico 11, la evolución en la mayoría de años ha sido constante, sin embargo, para el año 2002 se registró una tasa de interés referencial de 12,77%, mientras que para el año 2007 fue de 10,72%, teniendo una disminución de 2%. Sin embargo desde el año 2011 al año 2013 se ha mantenido constante con 8,17%.

Gráfico 11. Tasas de Interés Referenciales Porcentaje 2002-2013



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: Gabriela Arias

Por otro lado, es importante analizar el comportamiento de la tasa de interés del sector público versus el sector privado, para diferenciar en que segmento del sistema financiero se ha dado mayores incentivos para acceder a créditos. De acuerdo al boletín mensual N°23 publicado por el Banco Central del Ecuador (2008)³⁹, se puede observar que las tasas de interés del crédito por consumo siempre han sido menores en el sistema financiero público que en el sistema privado desde el año 2008, siendo una tasa de 11,41% a comparación de la tasa de interés del sector financiero privado que fue de 15,89% anual. Incluso para el año 2010 el

³⁸ Según la definición del Banco Central del Ecuador (2011), "Tasa Activa Referencial es igual al promedio ponderado semanal de las tasas de operaciones de crédito de entre 84 y 91 días, otorgadas por todos los bancos privados, al sector corporativo"

³⁹ Es importante mencionar que la evolución de las tasa de interés por tipo de crédito se analizó a partir del año 2008, ya que en las estadísticas del Banco Central se hizo la sub-clasificación por tipo de crédito desde ese año, presentando en sus boletines la información disponible desde ese año.

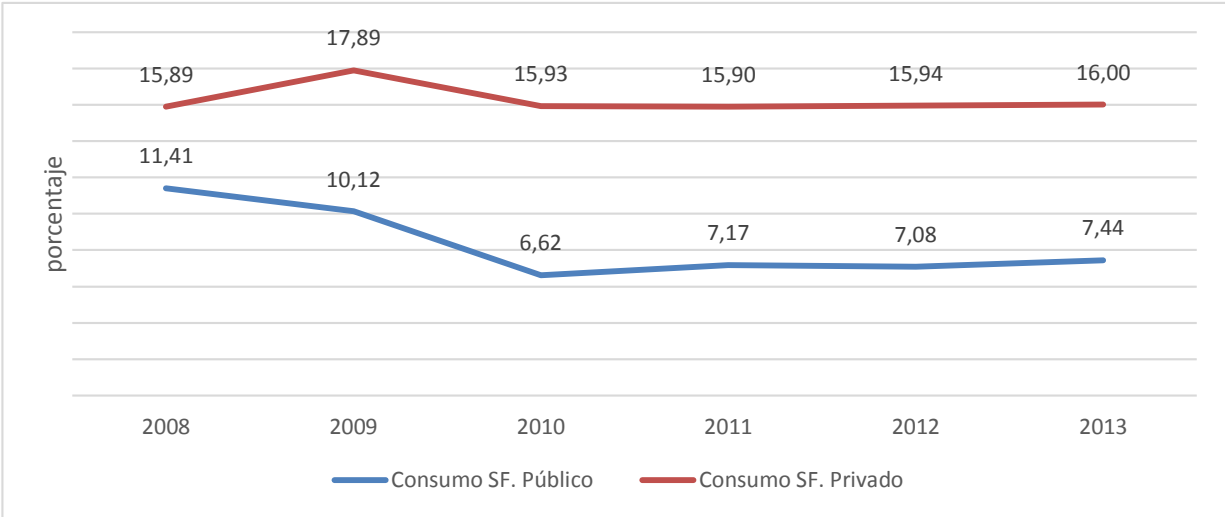
sector financiero público ofreció una tasa del 6,62%, siendo la tasa más baja del periodo de análisis.

Sin embargo, para el año 2013 el sistema financiero privado presentó una tasa del 16%, que ha comparación de la tasa del sistema financiero público (7,44% anual), se ha mantenido la brecha en las tasas, con una diferencia 8% en las tasas de interés anual.

Por otro lado, en el grafico 12 se evidencia que desde el año 2008 al 2009 hubo un alza en las tasas de interés al crédito por consumo, por parte del sistema financiero privado, y desde ese año en adelante se han mantenido en un promedio del 15,9% anual.

Sin embargo, la tasa de interés al crédito por consumo del sistema financiero público ha sufrido una disminución en el periodo analizado, lo que nos muestra que se ha incentivado a que las personas opten por un crédito para la compra de un automóvil para esos años, en su mayoría incentivado por el sistema financiero público.

Gráfico 12. Tasas de Interés – Crédito para consumo sector financiero público versus privado



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Gabriela Arias

Relación habitantes/ vehículos

Para el año 2013 en el Ecuador vivían 15.662.618 personas, con un parque automotor de 2.065.975 de autos en circulación. Por lo que, en el país hay 1 automóvil por cada 7 personas, según datos proporcionados por la Asociación Ecuatoriana de Automotores del Ecuador.

Tabla 14. Datos Generales 2013

Población 2013	15.662.618
Parque automotor	2.065.975
Relación habitantes/vehículo	7,58

Fuente: Datos AEADE
Elaboración: Gabriela Arias

Las principales marcas que se han mantenido en el mercado ecuatoriano durante los últimos 5 años, son Chevrolet con 702.525 autos, representando el 34% del parque automotor; seguido por Toyota con 168.674 autos; Hyundai con 147.823 y Mazda con 134.650 autos.

Como se observa en la Tabla 15, el parque automotor en el año 2013 estuvo caracterizado por las preferencias del consumidor, las facilidades de financiamiento y el precio.

Tabla 15 Parque automotor 2013 por Marca

Marca	Unidades	Porcentaje
Chevrolet	702.525	34%
Toyota	168.674	8%
Hyundai	147.823	7%
Mazda	134.650	7%
Ford	130.680	6%
Nissan	123.327	6%
Kia	84.176	4%
Suzuki	59.927	3%
Volkswagen	57.641	3%
Hino	55.492	3%
Mitsubishi	50.518	2%
Renault	34.331	2%
Fiat	31.560	2%
Lada	24.147	1%
Mercedes Benz	23.349	1%
Otros	237.155	11%
Total	2.065.975	100%

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Además, el 5,51% de vehículos en circulación tienen menos de 1 año, y el 31,32% son vehículos que van de 1 a 5 años de uso, de 5 a 10 años un 18,19%, y de 15 a 20 años el 10%; lo que significa que más del 50% de vehículos en circulación se encuentran en buenas condiciones, por lo que, son automóviles que están dentro de su vida útil, como se puede apreciar en la Tabla 16.

Tabla 16 Antigüedad del parque automotor

Antigüedad	Nº de vehículos	Porcentaje
Menos de 1 año	113.812	5,51%
De 1 a 5 años	647.094	31,32%
De 5 a 10 años	375.729	18,19%
De 10 a 15 años	201.262	9,74%
De 15 a 20 años	218.035	10,55%
De 20 a 25 años	137.948	6,68%
De 25 a 30 años	52.592	2,55%
Más de 30 años	319.503	15,46%
TOTAL	2.065.975	100,00%

Fuente: Datos AEADE

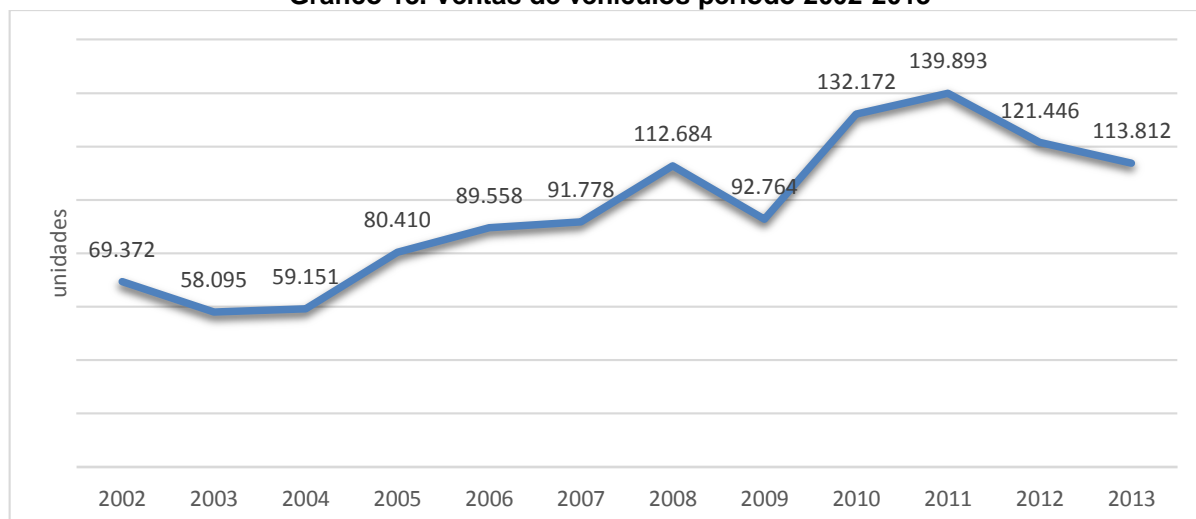
Elaboración: Gabriela Arias

Ventas

Con el paso del tiempo, en el Ecuador se percibía la estabilidad económica producto de la dolarización, en el año 2002 se logró vender 69.372 unidades. Sin embargo, en el siguiente año tuvo una disminución de 11.277 unidades (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2013).

Siguiendo con la tendencia en el año 2004, se vuelve incrementar las ventas del sector, debido a la disminución de las tasas de interés (pasando de 11,19% a 8.03%), y consecuentemente a las facilidades de crédito otorgadas por el mercado financiero para este año, vendiendo así un total de 59.151 unidades. Para el año 2005, se repitió la tendencia, razón por lo cual se logró un incremento de 21.259 de vehículos vendidos con un total de 80.410 unidades.

Gráfico 13. Ventas de vehículos periodo 2002-2013



Fuente: Datos AEADE
Elaboración: Gabriela Arias

Luego en el año 2008 se establecieron en el sector medidas de protección a la industria nacional, por lo que se incorporó cuotas de importación y salvaguardias impuestas por el gobierno nacional a la importación de vehículos terminados, lo que provocó la venta de 112.684 vehículos en el para ese año.

Mientras que para el año 2009, debido a la crisis mundial se disminuye las ventas en el sector. En contraste, para el año 2010 producto de la política pública, y las medidas de protección de la industria aplicadas, además de los programas implementados por el Municipio de Quito para combatir el tránsito vehicular⁴⁰, provocó de manera indirecta, la venta de 132.172 unidades y para el año 2011 de 139.893 unidades, la cantidad más alta de vehículos vendidos en el periodo de análisis. A partir de este año hasta la actualidad, han disminuido las ventas debido a la coyuntura económica que afrontó el Ecuador durante esos años.

Composición de las Ventas

A partir del año 2002 la industria automotriz ha venido emprendiendo su posicionamiento en el mercado local, sin embargo aún los vehículos importados representan entre el 50% al 70%

⁴⁰ Medida llamada "pico y placa", tiene el objetivo de desestimular el uso del vehículo particular, para disminuir el flujo de autos en las horas de mayor afluencia. Ordenanza Metropolitana No. 305 Art. I. 473. Lo que significó un aumento en la compra de vehículos, en algunos casos. Es decir, que en algunas familias no podían circular su auto determinado día, preferían comprarse otro vehículo para utilizarlo ese día y evitar esta medida o el uso del transporte público (Consejo Metropolitano de Quito, 2010).

de las ventas totales. Según datos reportados por AEADE, esto significa que aún dependemos de la importación de vehículos para satisfacer la demanda local.

La industria automotriz ecuatoriana como se observa en la tabla 17, ha incrementado el número de unidades ensambladas, pues en el año 2002 únicamente se ensamblaron 21.047 unidades, solo el 30% de las ventas de ese año, mientras que en los años 2012 y 2013 se ensamblaron 56.395 y 55.509 vehículos, respectivamente, representando el 44% de las ventas en promedio para estos años.

Tabla 17. Composición de Ventas totales de vehículos por año (unidades)

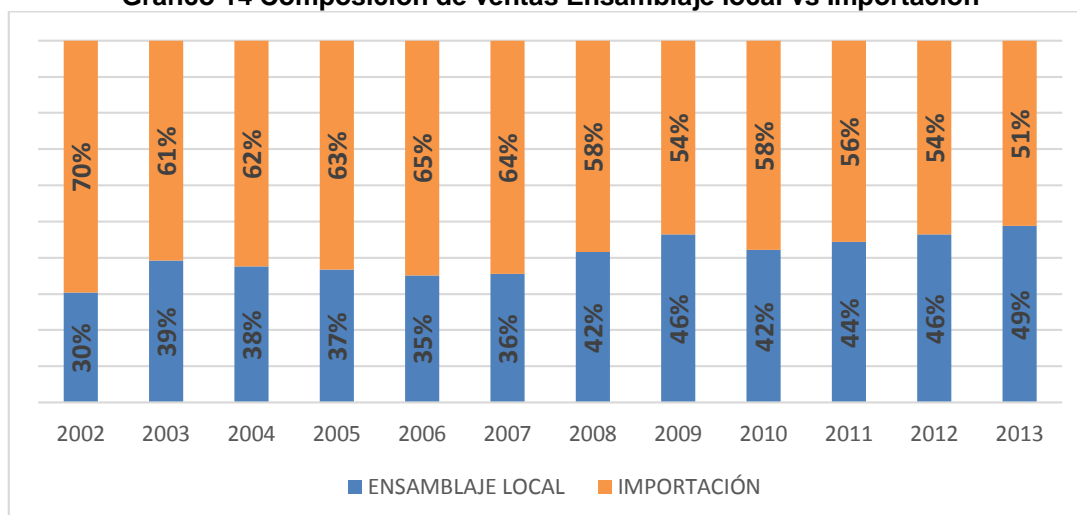
Año	Ensamblaje Local	%	Importación	%	Total
2002	21.047	30%	48.325	70%	69.372
2003	22.768	39%	35.327	61%	58.095
2004	22.230	38%	36.921	62%	59.151
2005	29.528	37%	50.882	63%	80.410
2006	31.496	35%	58.062	65%	89.558
2007	32.591	36%	59.187	64%	91.778
2008	46.782	42%	65.902	58%	112.684
2009	43.077	46%	49.687	54%	92.764
2010	55.683	42%	76.489	58%	132.172
2011	62.053	44%	77.840	56%	139.893
2012	56.395	46%	65.051	54%	121.446
2013	55.509	49%	58.303	51%	113.812

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Como se puede ver en el gráfico 14 el crecimiento paulatino de la industria, significa un avance para el mercado automotriz, pero en términos reales no tan favorable, debido a que aún no contamos con los autos suficientes para satisfacer la demanda. Este aumento gracias a las políticas comerciales aplicadas en el sector a partir del 2009, lo que permitieron que los vehículos ensamblados en el país tengan un mayor posicionamiento en el mercado.

Gráfico 14 Composición de ventas Ensamblaje local vs Importación



Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

En el año 2013 Chevrolet lideró el mercado con el 44% de las ventas, seguido por Kia que ha incrementado su participación, con un 10,8% de las ventas, Hyundai tiene el 8,45%, y marcas como Nissan, Toyota, Mazda y Ford se mantienen en 5%, como se muestra en la tabla 18.

Tabla 18 Ventas de vehículos 2013 por Marca

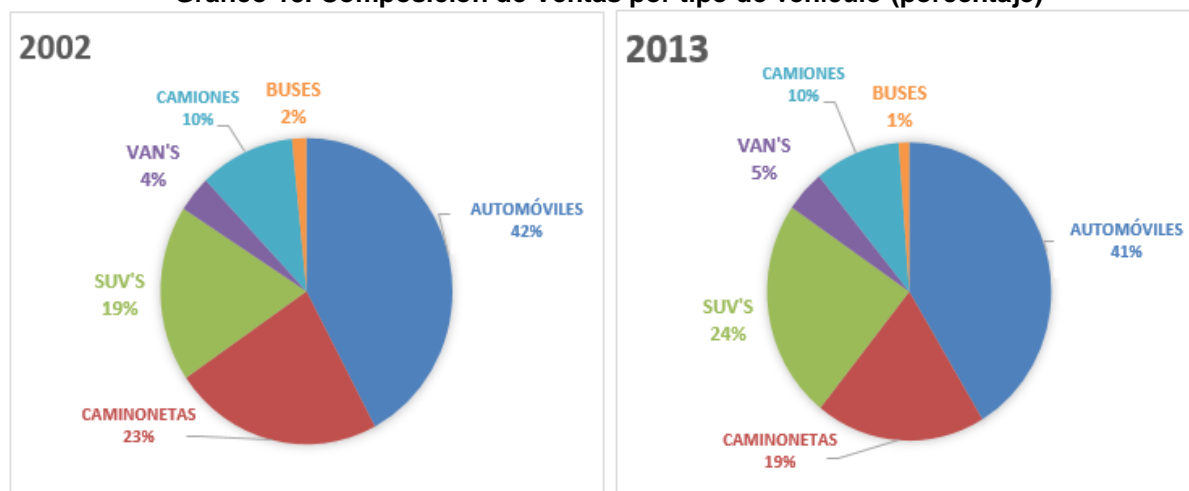
Participación del Mercado		Unidades
Chevrolet	44,05%	50.195
Kia	10,80%	12.300
Hyundai	8,45%	9.629
Nissan	5,77%	6.576
Toyota	5,64%	6.425
Mazda	5,62%	6.402
Ford	3,59%	4.086
Otras	16,08%	18.199
Ventas Totales 2013		113.812

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

En cuanto a la composición de las ventas por tipo de vehículo dentro del mercado ecuatoriano, el segmento más representativo son los automóviles, que representan entre el 39% y 52% del total de las ventas, con un crecimiento sostenido en el periodo de estudio. En segundo lugar se encuentran las camionetas que en promedio representaron el 22%, seguido por las Suv's⁴¹ con el 20%, Van's⁴² con el 5% y por ultimo Camiones y Buses con el 10% y 1%, respectivamente.

Gráfico 15. Composición de Ventas por tipo de vehículo (porcentaje)



Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

En la tabla 19, se refleja la composición de ventas por provincia. La provincia que más autos vendidos tiene en el año 2006 es Pichincha con 37.465 unidades, le sigue Guayas con un total de 25.455 unidades vendidas, luego Azuay y Tungurahua con 6.094 y 5.452 y las demás provincias con 5.137 vehículos.

⁴¹ Vehículo deportivo utilitario que en su idioma ingles significa Sport Utility Vehicle, siglas SUV (Arica Auto Import, 2015).

⁴² Minivan significa furgoneta o camión pequeño, es una palabra utilizada por el idioma inglés "van" para describir un tipo de mini furgoneta.

Tabla 19. Número de Ventas por Provincia (unidades)

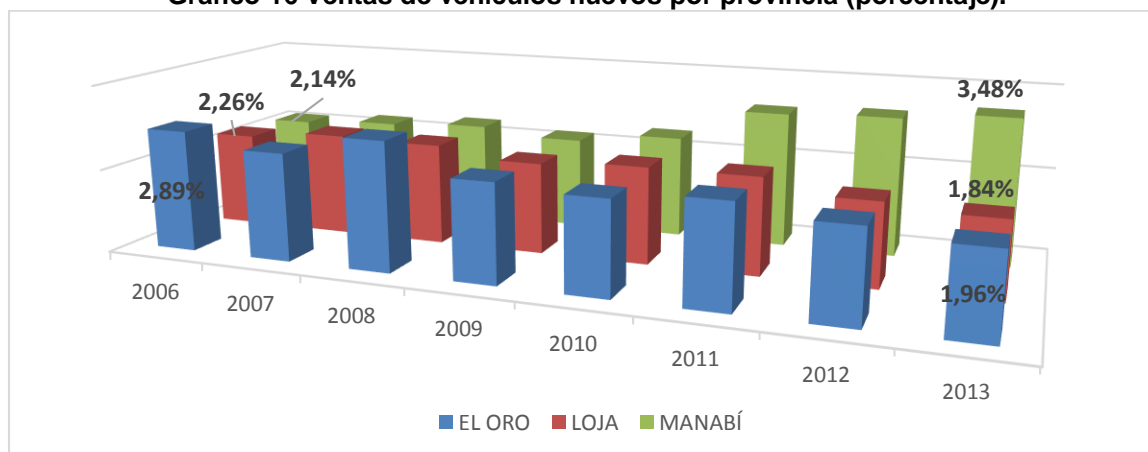
Año	Azuay	El Oro	Guayas	Imbabura	Loja	Manabí	Pichincha	Tungurahua	Otras	Total
2006	6.094	2.591	25.455	3.421	2.024	1.919	37.465	5.452	5.137	89.558
2007	6.780	2.357	23.438	3.412	2.252	2.071	39.310	6.357	5.801	91.778
2008	7.497	3.450	29.315	4.013	2.719	2.672	46.947	8.272	7.799	112.684
2009	6.620	2.177	22.991	3.332	2.009	2.040	39.403	6.731	7.461	92.764
2010	9.069	2.934	33.838	4.988	3.039	3.231	53.394	10.484	11.195	132.172
2011	8.999	3.374	36.916	4.972	3.213	4.510	54.905	10.106	12.898	139.893
2012	7.380	2.613	32.621	3.750	2.410	4.003	48.715	8.739	11.215	121.446
2013	6.461	2.229	30.824	3.439	2.091	3.956	46.478	8.016	10.318	113.812

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

En el gráfico 16 se observa la contribución de las ventas por provincia, y únicamente Manabí ha incrementado su contribución en las ventas, pasando de 2,14% en el año 2006 al 3,48% para el 2013. Por otro lado tanto la provincia de El Oro y Loja han disminuido su porcentaje con respecto a las ventas en el periodo de análisis.

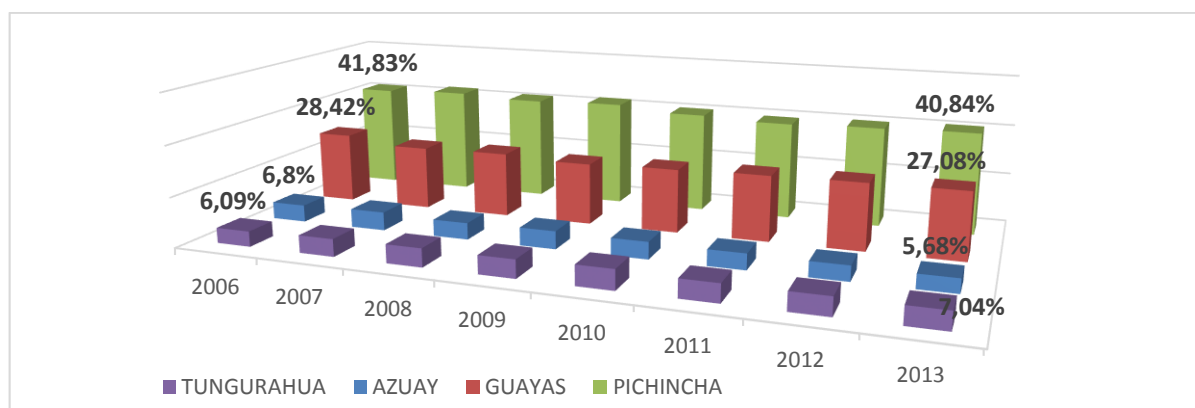
Gráfico 16 Ventas de vehículos nuevos por provincia (porcentaje).



Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Mientras que para las provincias más representativas Pichincha se mantiene en primer lugar con 40% de las ventas totales, Guayas obtiene el 27%, Tungurahua con un 7,04% y Azuay se mantiene en 5,5% en el año 2013. Lo que significa que las ventas de vehículos se concentran en las provincias más grandes y centrales, en términos económicos y geográficos.



Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador para el año 2006 un automóvil se vendía en un precio promedio de \$14.906 dólares, pero para el 2013 su precio fue de \$17.902 dólares en promedio. De la igual manera, una camioneta se encontraba en el mercado a \$20.806 dólares, mientras que para 2013 su precio promedio fue de \$ 31.118 dólares.

El precio de autos todo terreno SUV'S se ha incrementado en \$5.259 dólares en 8 años aproximadamente; en cambio los buses y camiones han sido los vehículos que más incrementaron su precio debido a que han pasado de \$ 35.737 hasta \$ 56.989 dólares con un aumento de \$ 21.252.

En casos excepcionales se dio la variación de precios por diversificación en los productos o en los componentes del auto, por ejemplo dentro de la marca Chevrolet; por lo general en el segmento automóviles, se segmentó la cartera de productos, es decir; el consumidor podía elegir un precio relativamente menor por la excepción de componentes en el auto (aire acondicionado, airbags, entre otros.). Sin embargo en otros casos, el incremento de precios se dio en su mayoría por medidas como las salvaguardas en varios componentes importados. Como se observa en la tabla 20, los precios promedios de venta de vehículos en términos generales se incrementaron en el periodo de análisis.

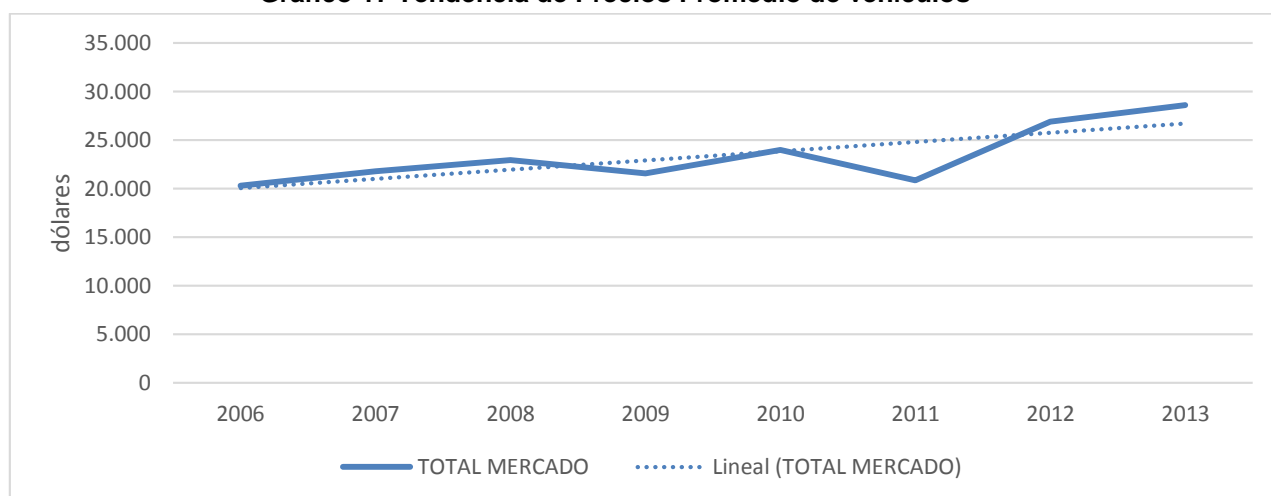
Tabla 20 Precios promedio de venta de vehículos (dólares)

Tipo	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Automóviles	14.906	15.219	14.908	13.478	15.656	16.029	17.298	17.902
Camionetas	20.806	20.877	22.584	22.272	25.924	27.034	31.020	31.118
Suv's	28.313	29.198	26.352	22.939	28.203	28.485	31.437	33.572
Van's	23.765	25.935	25.095	20.409	27.285	23.704	24.894	24.738
Camiones	35.737	37.227	49.296	53.966	53.266	52.827	54.675	56.989
Buses	42.009	44.987	46.582	56.926	56.926	61.056	70.296	76.541
Total Mercado	20.290	21.776	22.895	21.532	23.964	20.845	26.866	28.594

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Gráfico 17 Tendencia de Precios Promedio de vehículos

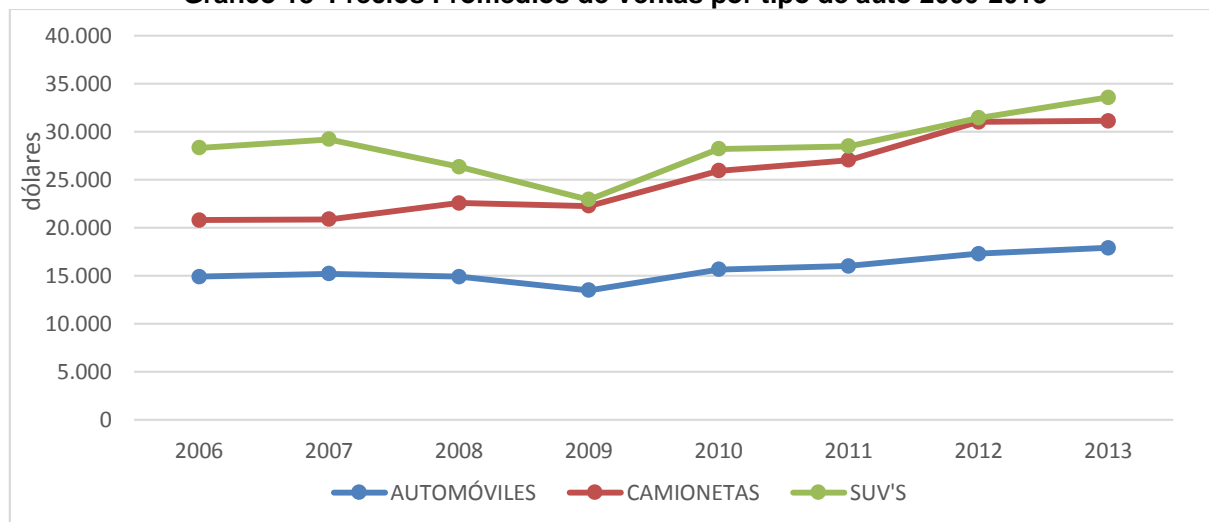


Fuente: Datos AEADE

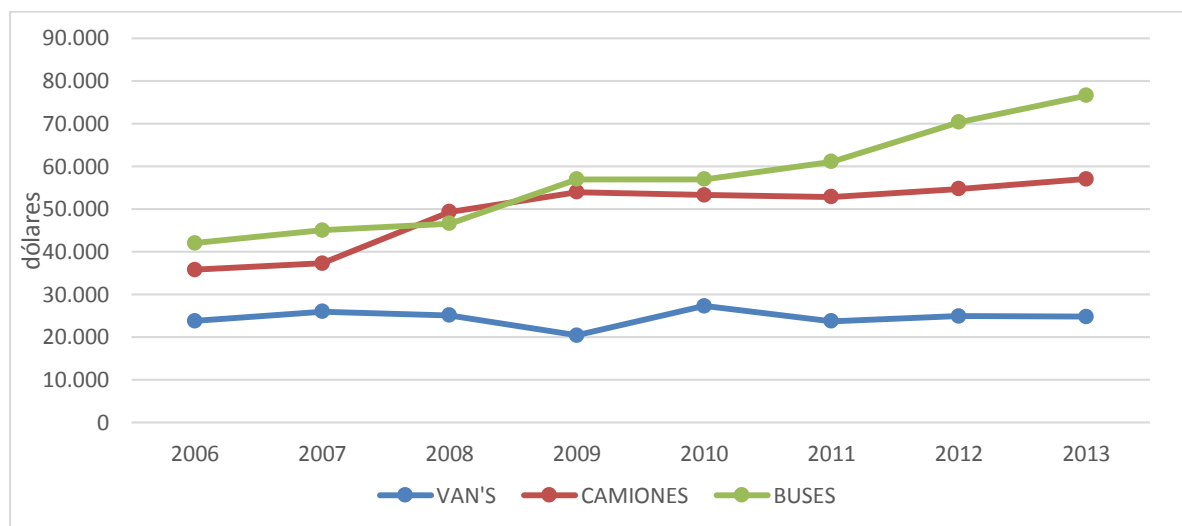
Elaboración: Gabriela Arias

Como se observar en el gráfico 17 la tendencia de los precios ha sido creciente en el periodo 2006 al 2013; sin embargo esto se debe a que el costo de materias o insumos necesarios para la fabricación de vehículos se ha incrementado un 20% en el último trimestre del periodo de análisis, además de que las importaciones han disminuido en los últimos años y en consideración que las plantas nacionales aún no han podido fabricar al 100% partes y piezas necesarias para el ensamblaje de un auto (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2013).

Gráfico 18 Precios Promedios de Ventas por tipo de auto 2006-2013



Fuente: Datos AEADE
Elaboración: Gabriela Arias



Fuente: Datos AEADE
Elaboración: Gabriela Arias

En cuanto a la variación de precios de los autos más vendidos se puede observar que los *automóviles* que es el tipo de auto más demandado por el mercado ecuatoriano, en estos siete años ha mantenido una tendencia constante, lo que ha permitido que el consumidor siga demandando este tipo de vehículos con un precio promedio de USD. 15.000, aproximadamente (Ver gráfico 18).

En el caso de las camionetas, se observa un alza de los precios en este periodo, por cuanto a partir del 2008 se comenzó a restringir las importaciones de estos tipos de autos terminados, registrándose el mismo efecto en los autos SUV'S 4x4.

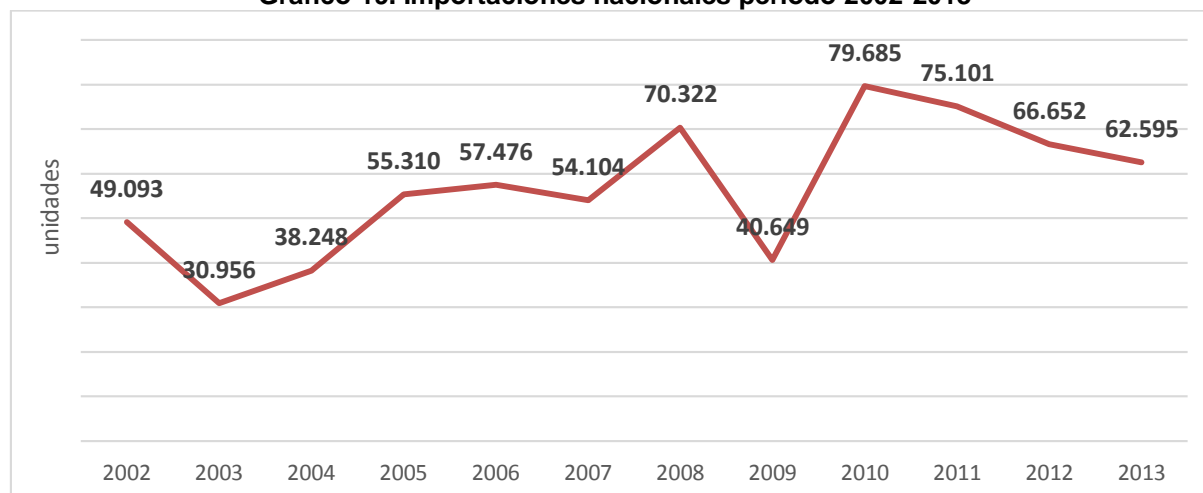
Por su lado, los camiones y buses también presentaron una tendencia creciente pero en mayor proporción los buses que llegaron a costar USD. 75.000 para el 2013. Los precios de las VAN'S en promedio han sido constantes e incluso para el 2009 tuvieron una disminución, pasando a costar de USD. 25.095 a USD.20.409 para el siguiente año.

Importación de vehículos armados

Las importaciones de vehículos armados- CBU⁴³ según datos de AEADE, fueron en el año 2013 de 62.596 unidades, con una reducción promedio del 6% con respecto al año anterior. En el país el 51% de la demanda nacional es atendida con la importación de vehículos de distintos países de origen.

Es notoria, la disminución en la cantidad vehículos importados para el año 2009, lo cual responde a la crisis mundial que se vivió para aquel año. Sin embargo, para el 2010 se retoman las importaciones con 79.685 unidades, enfriando la demanda que no fue atendida en el año anterior.

Gráfico 19. Importaciones nacionales periodo 2002-2013



Fuente: Datos AEADE
Elaboración: Gabriela Arias

En la tabla 21, se observa que para el año 2002 los automóviles son el tipo de vehículos que más se importa en el país con 25.403 unidades, mientras que para el año 2013 se presenta una reducción de 5.304 vehículos con respecto a la primera cifra.

⁴³ CBU – Complete Built Up (Vehículo Terminado –Completo) (Khurana, 2010).

La importación de camionetas no ha presentado variación, únicamente para el año 2010 en el cual se importó 13.964 unidades, convirtiéndose en el mayor número de camionetas que ingresaron al país dentro del periodo.

En cuanto a los autos todo terreno Suv's, se ha demostrado la buena acogida por la demanda local, debido a que se ha incrementado en 9.231 unidades importadas desde el año 2002 hasta el 2013, demostrando la inclinación por la compra de este tipo de vehículo en la población ecuatoriana.

Tanto los Van's como los Buses, han tenido un leve incremento en su importación, con un valor total de 5.082 y 1.896 unidades importadas en el año 2013. La importación de camiones se ha incrementado en 6.129 autos importados en los 12 años.

Tabla 21 Importaciones por tipo de vehículo (unidades)

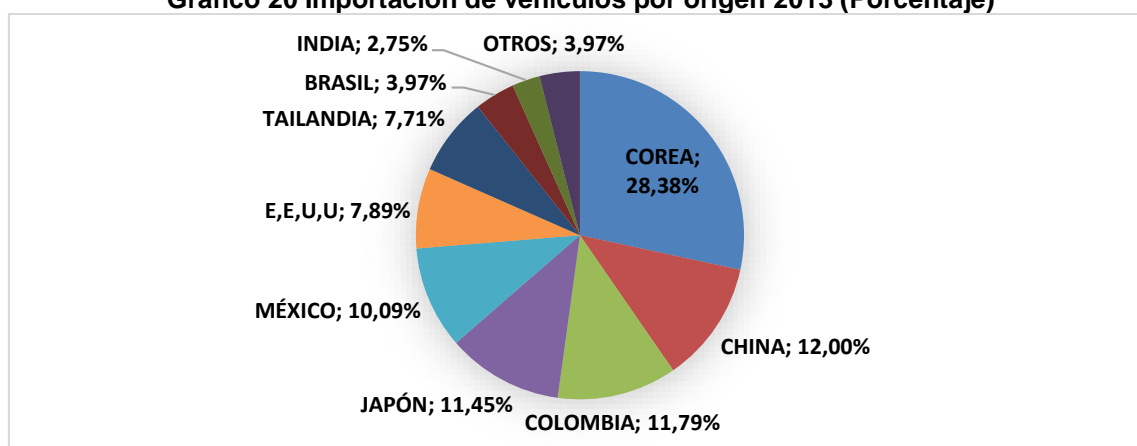
Año	Automóviles	Camionetas	Suv's	Van's	Buses	Camiones	Total
2002	25.403	6.078	5.714	2.807	939	8.152	49.093
2003	14.830	3.779	4.317	2.384	583	5.063	30.956
2004	19.979	4.289	6.251	1.754	617	5.358	38.248
2005	31.870	3.138	10.301	2.276	798	6.927	55.310
2006	30.525	4.379	11.555	1.678	964	8.375	57.476
2007	22.485	6.212	13.401	1.879	1.046	9.081	54.104
2008	32.585	9.038	13.569	1.915	561	12.654	70.322
2009	15.709	5.343	12.779	919	572	5.327	40.649
2010	38.418	13.964	15.807	2.938	1.168	7.390	79.685
2011	32.090	9.782	15.088	5.264	1.729	11.148	75.101
2012	27.545	10.064	12.908	2.692	1.513	11.930	66.652
2013	20.099	6.292	14.945	5.082	1.896	14.281	62.595

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Por otro lado, los países de origen de las importaciones de autos son Corea del Sur con el 28,38%, seguido por China 12%, Japón con el 11,45%, Colombia con el 11,79%, México con el 10,09% y Estados Unidos con 7,89%, según cifras obtenidas de AEADE para el año 2013.

Gráfico 20 Importación de vehículos por origen 2013 (Porcentaje)



Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Exportaciones de vehículos

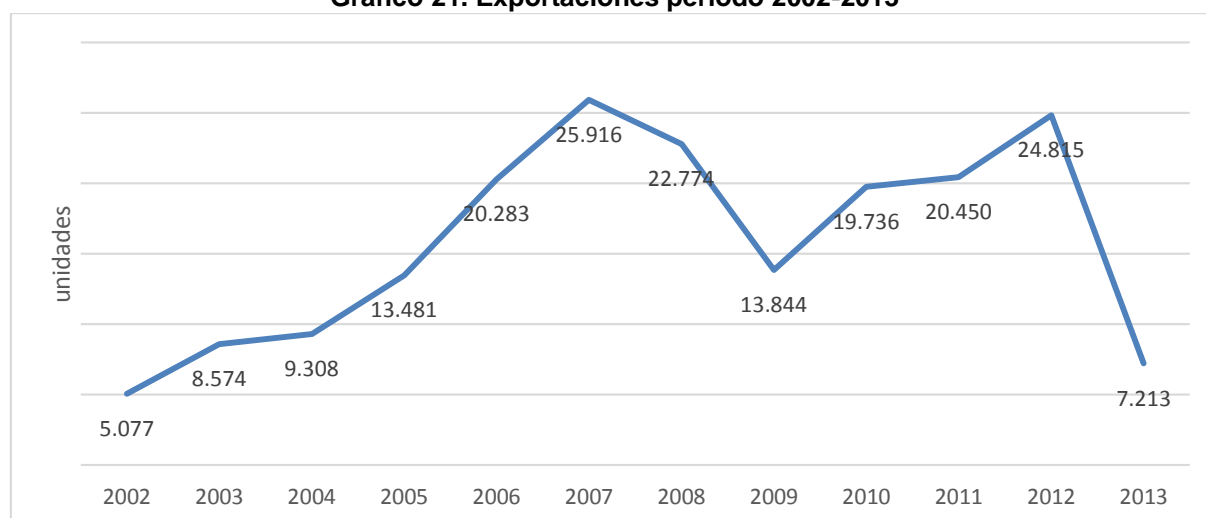
Si bien es cierto el Ecuador, no es un país exportador de automóviles, debido a que incluso los vehículos ensamblados no abastecen la demanda nacional. Sin embargo el proceso de apertura comercial a través de tratados de libre comercio con países vecinos como Colombia ha incidido en el consumo de productos nacionales, afectando la poca exportación de vehículos ensamblados. Pero por otro lado ha facilitado el intercambio de repuestos e insumos necesarios para el producción de un auto.

Sin embargo, el efecto más evidente de estas relaciones comerciales ha provocado una reducción de 57% del volumen exportado a Colombia en años anteriores, además de considerar que la industria automotriz ecuatoriana se encuentra en una etapa inicial, y la economía colombiana ha preferido otros mercados mas desarrollados como lo son los proveedores mexicanos (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2013).

Adicional a esto también se ha registrado una disminución del 87% aproximadamente en la cantidad de vehiculos exportados a Venezuela, debido a las demoras en los pagos han complicado las relaciones comerciales, debido a la crisis que atraviesa ese país.

Con estos antecedentes la tendencia ha sido muy irregular, debido a que en los primeros 5 años ha tenido una tendencia creciente, pero a partir del año 2008 una tendencia decreciente, registrandose 7.213 unidades exportadas para el 2013, como se muestra en el gráfico 21.

Gráfico 21. Exportaciones periodo 2002-2013



Fuente: Datos AEADE
Elaboración: Gabriela Arias

La composición de las exportaciones de vehículos en su mayoría son automóviles representando el 50% del total de exportaciones. A partir del año 2005 se da un cambio en la estructura de la exportación aumentando la cantidad de camionetas exportadas con un total de 11.325 unidades (Banco Central del Ecuador , 2014).

Además por primera vez en el periodo de análisis se exportan 1.519 Van's en el año 2007, y para el 2008 se exportan 150 buses (Ver Tabla 22).

Esta tendencia va acorde a la implementación de nuevos procesos en las empresas ensambladoras, por medio de transferencia tecnológica de industrias automotrices más desarrolladas, lo que ha provocado la diversificación en los productos ensamblados en el mercado automotriz ecuatoriano.

Tabla 22 Exportaciones por tipo de vehículo (unidades)

Año	Automóviles	Camionetas	Suv's	Van's	Buses	Camiones	Total
2002	2.064	282	2.731	-	-	-	5.077
2003	5.238	708	2.628	-	-	-	8.574
2004	5.551	669	3.088	-	-	-	9.308
2005	4.670	5.690	3.121	-	-	-	13.481
2006	4.170	11.325	4.788	-	-	-	20.283
2007	6.362	13.871	4.164	1.519	-	-	25.916
2008	3.469	11.903	5.190	2.062	150	-	22.774
2009	2.430	4.809	5.865	740	-	-	13.844
2010	4.976	7.125	6.913	722	-	-	19.736
2011	3.686	8.726	6.302	1.736	-	-	20.450
2012	6.979	9.256	5.655	1.496	-	1.429	24.815
2013	3.881	2.139	327	169	-	697	7.213

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Las empresas ensambladoras que han exportado vehículos han sido Aymesa, Maresa y Omnibus BB. Siendo la empresa que más unidades ha exportado Omnibus BB con un total de 132.115 unidades en los 12 años, seguido por Aymesa con 51.336 vehículos exportados y por último Maresa con 8.020 autos exportados.

Tabla 23 Exportaciones por ensambladora (unidades)

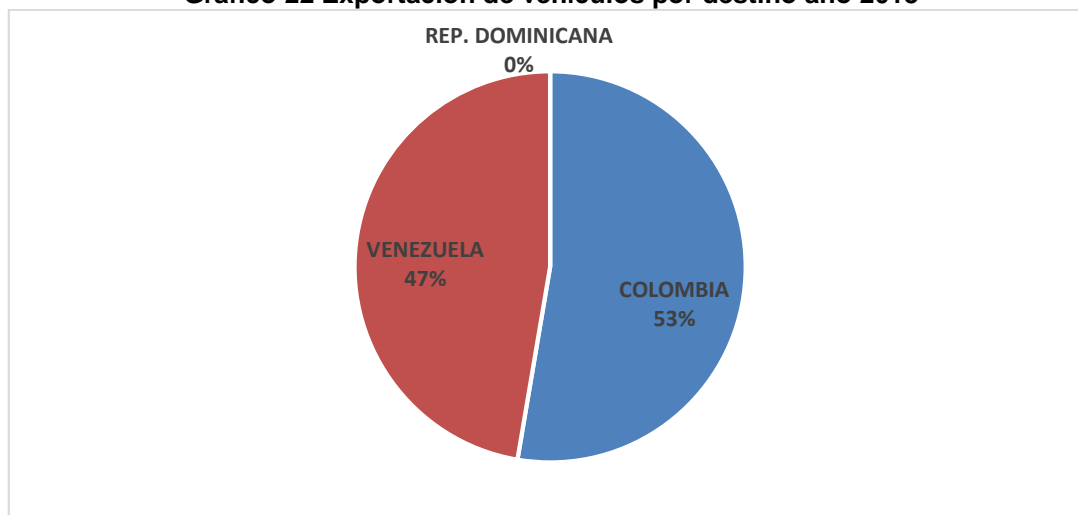
Año	Aymesa	Maresa	Omnibus BB	Total
2002	144	-	4.933	5.077
2003	290	-	8.284	8.574
2004	100	-	9.208	9.308
2005	-	-	13.481	13.481
2006	-	-	20.283	20.283
2007	7.224	-	18.692	25.916
2008	5.082	-	17.692	22.774
2009	3.845	-	9.999	13.844
2010	8.137	1.500	10.099	19.736
2011	9.355	1.300	9.795	20.450
2012	12.412	4.260	8.143	24.815
2013	4.747	960	1.506	7.213
TOTAL	51.336	8.020	132.115	191.471

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Las exportaciones se realizaron únicamente a países vecinos como Colombia con 53% y Venezuela con el 47% en el año 2013, y con una mínima partición destinada a República Dominicana, por lo que se exportaron 6 vehículos tipo Van's para ese año.

Gráfico 22 Exportación de vehículos por destino año 2013

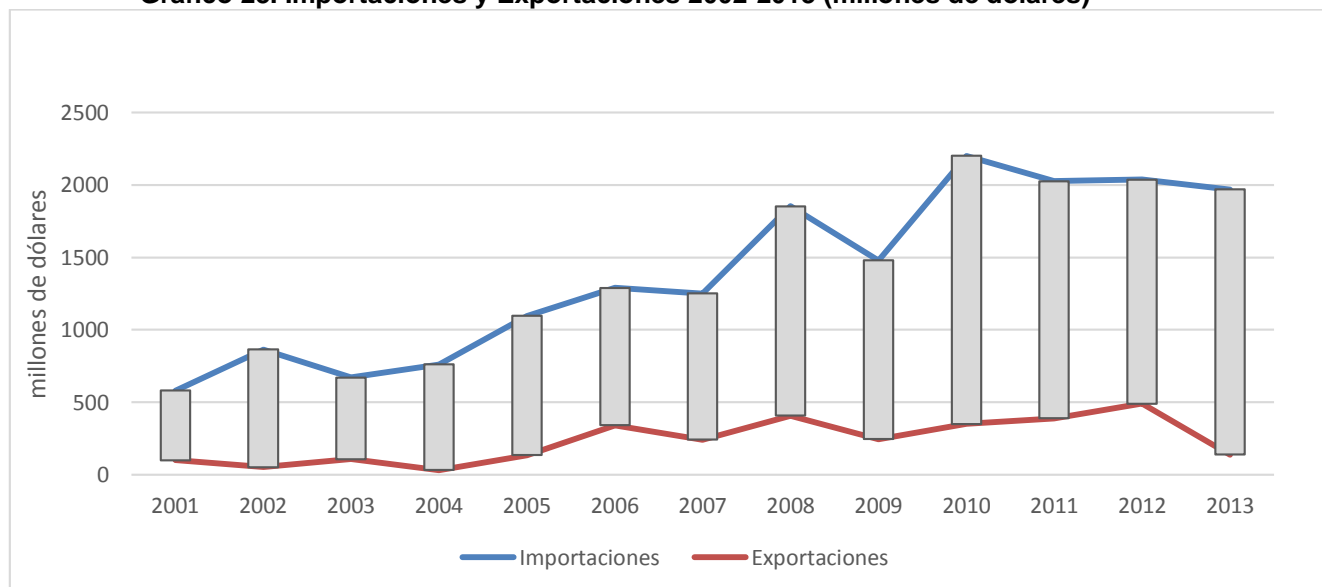


Fuente: Datos AEADE
Elaboración: Gabriela Arias

Balanza comercial

Con el fin de determinar los efectos de la balanza comercial del sector automotriz ecuatoriano es necesario comparar de manera objetiva el comportamiento de las importaciones y exportaciones, para lo cual se tomó en cuenta las partidas nandinas 8704, 8703, 8702, 8701, 8708 y 8705 que se desglosa en la sección anterior de partidas arancelarias.

Gráfico 23. Importaciones y Exportaciones 2002-2013 (millones de dólares)



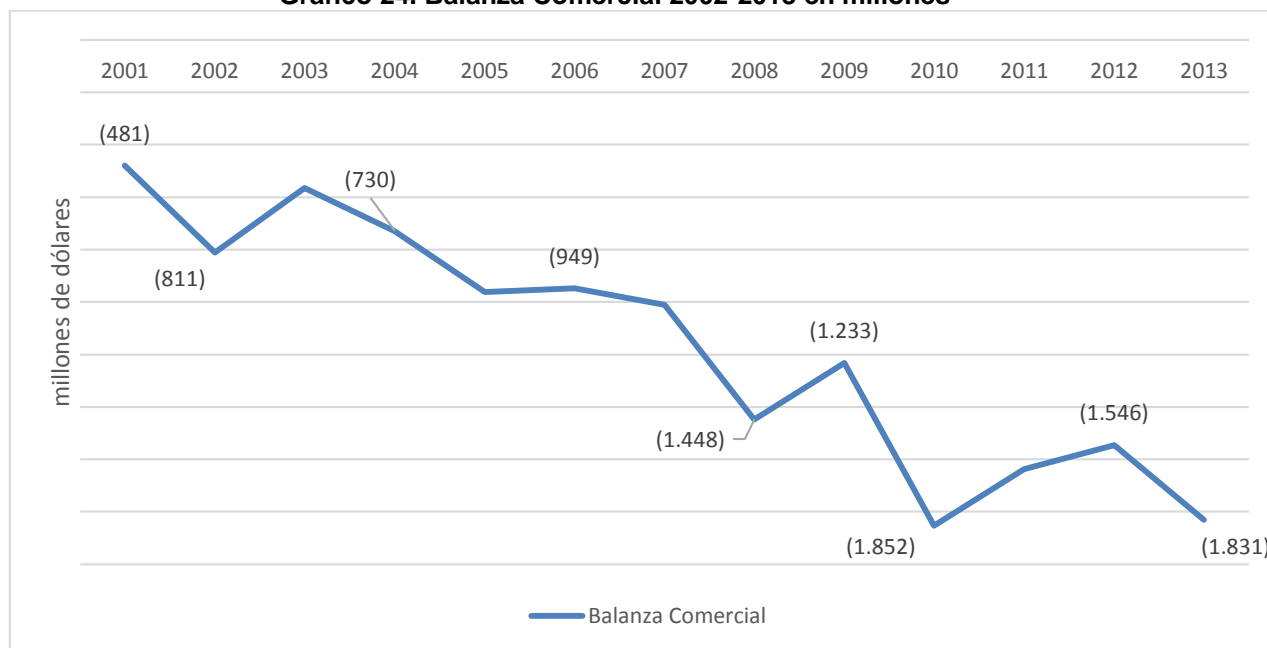
Fuente: Datos UN COMTRADE
Elaboración: Gabriela Arias

La balanza comercial del sector automotriz ha sido una balanza deficitaria en el periodo de análisis 2002-2013, según se muestra en el gráfico 23, la brecha entre las importaciones versus las exportaciones, en resumen ha tenido una tendencia creciente a lo largo de los 12 años; sin embargo la brecha disminuye en el año 2009, por lo que el valor de las importaciones

reduce debido a la crisis financiera suscitada en este año, lo que afectó a varios sectores incluido el sector automotor a nivel mundial.

En el gráfico 24 se muestra la tendencia de la balanza comercial, como ya se mencionó se tiene una balanza deficitaria, lo que significa que en todos los años de estudio las importaciones superan las exportaciones para este sector, con un valor de (USD 481) millones en el año 2002, mientras que para el año 2013 se incrementó el déficit con un valor de (USD 1.831) millones.

Gráfico 24. Balanza Comercial 2002-2013 en millones



Fuente: Datos UN COMTRADE

Elaboración: Gabriela Arias

Las causas para definir este déficit, pueden ser varias, pero quiere decir que las exportaciones progresan a un ritmo más lento que las importaciones; más aun siendo importaciones de bienes de consumo como lo son los autos, considerando que la industria ecuatoriana no satisface la demanda local es necesaria este nivel de importación.

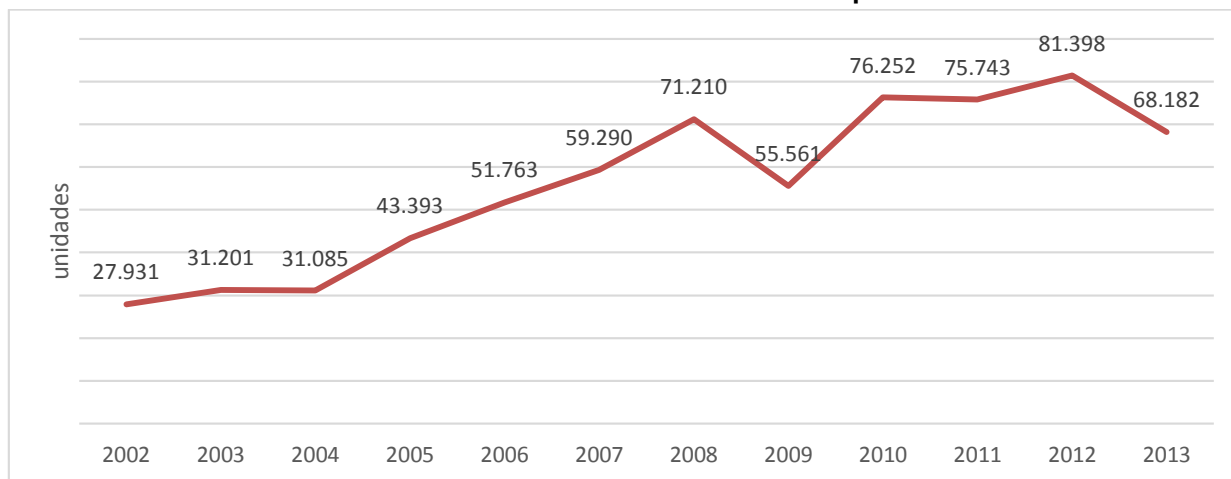
Otra de las causas se debe a la apreciación del dólar, lo que significa que el alto valor del dólar respecto a otra moneda, provoca que las exportaciones sean más caras y frena el crecimiento de las mismas (France Diplomatie, 2008: 1).

Ensamblaje de vehículos

En el año 2013 el Ecuador existían cuatro empresas ensambladoras reconocidas: Maresa, Aymesa, Ómnibus BB y Ciauto. Gracias a la inversión privada y al trabajo de estos grupos empresariales y a la incorporación e innovación de procesos tecnológicos la producción ha ido incrementándose, en conjunto con el cuidado del ambiente y la estabilidad económica vigente el país.

Como se refleja en el gráfico 25 la tendencia general de producción de vehículos ensamblados en el país se ha mantenido creciente, a excepción del año 2009 que tuvo una caída debido a la coyuntura vivida en el mundo para ese año. En el año 2002 se ensamblaron 27.931 unidades de vehículos por manos ecuatorianas, pasando a tener 68.182 vehículos al final del periodo, lo que significan un incremento de 40.251 unidades producidas por empresas ensambladoras ecuatorianas en el año 2013.

Gráfico 25. Producción total de vehículos ensamblados periodo 2002-2013



Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

En este marco, el ensamblaje de vehículos pasó de un total de 27.931 unidades en el año 2002 a 68.182 unidades en el año 2013, que representó un incremento de 39.405 vehículos ensamblados en el Ecuador en el periodo de análisis. Entre los autos que más se ensamblan se encuentran automóviles y camionetas y con una menor participación los denominados autos todo terreno.

Tabla 24 Ensamblaje por tipo de vehículo (unidades)

Año	Automóviles	Camionetas	Suv's	Van's	Camiones	Buses	Total
2002	5.973	11.259	10.333	-	-	366	27.931
2003	14.991	9.557	6.341	-	-	312	31.201
2004	14.405	9.976	6.568	-	-	136	31.085
2005	16.884	19.956	6.364	-	-	189	43.393
2006	16.927	25.748	8.999	-	-	89	51.763
2007	21.094	27.235	9.102	1.785	-	74	59.290
2008	20.929	33.132	14.032	2.803	-	314	71.210
2009	18.225	17.378	18.668	1.290	-	-	55.561
2010	26.564	23.299	24.598	1.791	-	-	76.252
2011	27.228	23.618	22.247	2.629	21	-	75.743
2012	34.544	24.893	17.970	2.209	1.782	-	81.398
2013	45.194	18.069	2.220	1.361	1.338	-	68.182

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

A partir del año 2007 se ensamblaron 1.785 Van's, ampliando la gama de productos elaborados en el país, por lo que para el año 2002 su producción fue de 2.209; por otro lado, se inició con el ensamblaje de los camiones en el año 2011 con un total de 21 unidades. Además el ensamblaje de los buses en el 2002 fue de 366 unidades y a partir del año 2009 se dejaron de ensamblar en el país (Ver tabla 24).

Para el año 2013, la concentración del ensamblaje en el país se dio en los automóviles con el 66% de la producción local, el 27% camionetas, el 3% ensamblaje de Suv's y el 2% correspondiente al ensamblaje de camiones y Van's, como se observa en la tabla 25.

Tabla 25 Porcentaje de ensamblaje de autos por tipo de vehículo

Año	Automóviles	Camionetas	Suv's	Van's	Camiones	Buses	Total
2002	21%	40%	37%	0%	0%	1%	100%
2007	36%	46%	15%	3%	0%	0%	100%
2013	66%	27%	3%	2%	2%	0%	100%

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

En la composición de ventas totales representadas en la Tabla 26, se puede observar que en el año 2002, se vendieron 48.325 unidades provenientes de la importación de vehículos armados, mientras se logró la venta de 21.047 unidades de producción nacional, es decir que para ese año en el Ecuador se abastece la demanda en su mayoría por la importación de vehículos. En el último año del estudio, en cambio la estructura de ventas es diferente, puesto que se vendieron 58.303 autos importados y 55.509 vehículos nacionales, por lo que se verifica la nueva composición de las preferencias de los consumidores reflejado en un incremento en las ventas de vehículos nacionales.

Es importante mencionar que el excedente de los autos que no se registran en las ventas totales, se registra en las pequeñas exportaciones que se dirigen únicamente a países vecinos.

Tabla 26 Cuadro Resumen Ventas de Vehículos (unidades)

Año	Producción Nacional	Exportaciones	Ofer. Produc Nacional	Importaciones De Vehículos Armados CBU	Ventas de Producción Nacional	Ventas De Vehículos Importados	Ventas Totales
2002	27.931	5.077	22.854	49.093	21.047	48.325	69.372
2003	31.201	8.574	22.627	30.956	22.768	35.327	58.095
2004	31.085	9.308	21.777	38.248	22.230	36.921	59.151
2005	43.393	13.481	29.912	55.310	29.528	50.882	80.410
2006	51.763	20.283	31.480	57.476	31.496	58.062	89.558
2007	59.290	25.916	33.374	54.104	32.591	59.187	91.778
2008	71.210	22.774	48.436	70.322	46.782	65.902	112.684
2009	55.561	13.844	41.717	40.649	43.077	49.687	92.764
2010	76.252	19.736	56.516	79.685	55.683	76.489	132.172
2011	75.743	20.450	55.293	75.101	62.053	77.840	139.893
2012	81.398	24.815	56.583	66.652	56.395	65.051	121.446
2013	68.182	7.213	60.969	62.595	55.509	58.303	113.812

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

A manera de conclusión de este capítulo es importante comprender que el sector automotriz ecuatoriano está bajo la regulación de un sin número de normas y leyes, que en su mayoría limita la importación tanto de CKD como la importación de vehículos terminados. De esta manera se ha propiciado el incremento de autos ensamblados en el país, como se muestra en la tabla 26. En este capítulo se analizó de forma general el estado actual de la estructura del sector tanto mundial como nacional, esto permitió cuantificar la importancia del sector en la economía, además de tomar en cuenta dependemos en un 50% aun de las importaciones para satisfacer la demanda.

En este sentido, la postura del estado en la implementación de políticas públicas es claro, fortalecer la industria, producir más unidades con mayor componente nacional, limitando las importaciones, evitando salida de divisas y propiciando los lineamientos para el crecimiento endógeno de la industria y de la economía nacional.

Capítulo II

Componente Nacional

Como se mencionó anteriormente, en el capítulo II se presentará la evolución del componente nacional del sector automotor ecuatoriano, se empezará identificando la cadena productiva del sector y sus eslabones donde se genera valor agregado, además se realiza una breve descripción de los operadores económicos que se dedican al ensamblaje y producción de partes y piezas de autos en el país.

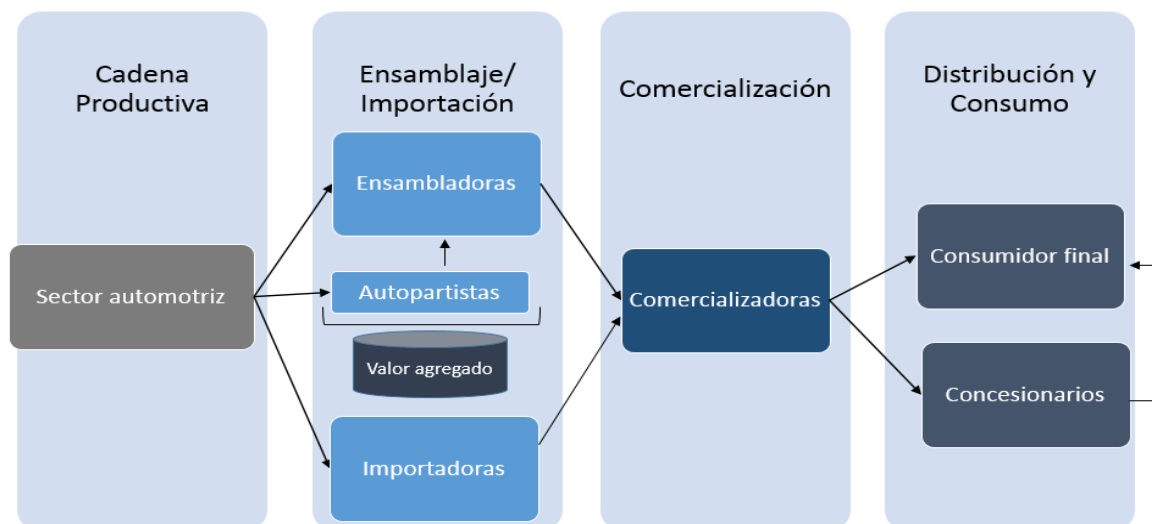
Adicionalmente, se aplicará la metodología en base al Acuerdo Ministerial 14 256 Material Original Ecuatoriano, para identificar la evolución del componente nacional en el sector, con una descripción cualitativa desde el año 2002 al 2006, y cuantitativa a partir del año 2007 al 2013. Por último se realizó un análisis de componente nacional por tipo de auto; únicamente para el año 2013, por la disposición de información, que hasta el momento se ha obtenido tanto de fuentes públicas como privadas. En este capítulo, se podrá evidenciar la incidencia de políticas comerciales en el sector automotor de acuerdo a los lineamientos para generación de valor agregado y el cambio de matriz productiva.

Cadena Productiva

Según información obtenida por parte de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), de la Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador (CINAE) y algunos operadores económicos, la cadena productiva de los vehículos en el Ecuador se encuentra detallada en el Gráfico 26. Donde el primer eslabón de la cadena productiva se refiere al ensamblaje de vehículos, teniendo en cuenta tres actores, las importadoras que se dedican la importación de CKD's o de vehículos totalmente armados y las empresas ensambladoras y autopartistas son los actores que generan valor agregado que es incorporado en el proceso de ensamblaje.

En el segundo eslabón de la cadena productiva se encuentra la parte de la comercialización, estas empresas comercializadoras, que en la mayoría de los casos se encuentra vinculado a las importadoras de vehículos terminados, o a su vez también con las ensambladoras de vehículos; realizan sus ventas directas al consumidor final, o a su vez realizan la distribución de vehículos a una red de concesionarios. Éstos concesionarios forman parte del tercer eslabón de la cadena productiva, teniendo en cuenta que ellos también son quienes llegan al consumidor final.

Gráfico 26 Cadena Productiva Sector Automotriz



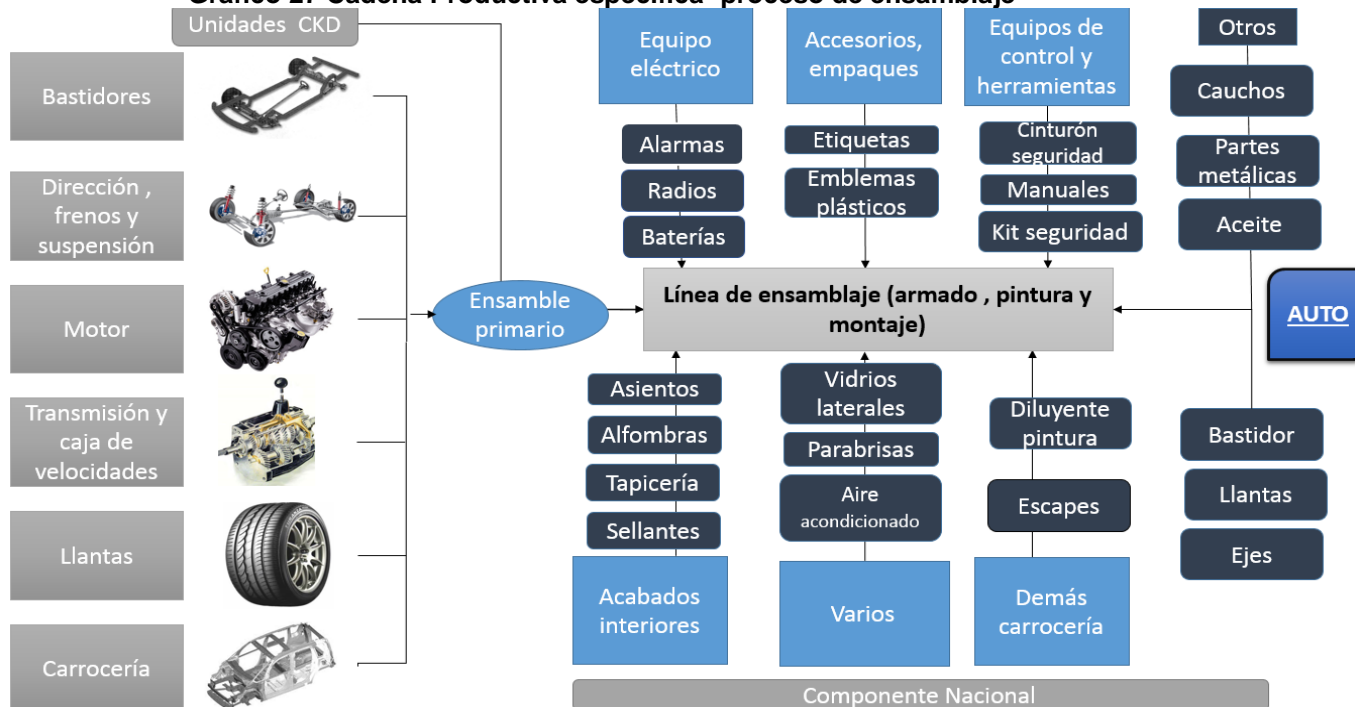
Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Cadena productiva específica

Dentro de la cadena productiva específica del ensamblaje de autos la primera etapa es contar con la unidades de CKD, para su ensamble primario, una vez que se finaliza esa etapa se inicia la línea de ensamblaje (armado, pintura y montaje), donde se incorporan el equipo electrónico, accesorios y empaques, equipos de control y herramientas, acabados interiores, demás partes y piezas de carrocería interna, siendo ahí donde se incorpora el componente nacional, entendido como el valor agregado en partes y piezas de origen nacional.

Gráfico 27 Cadena Productiva específica- proceso de ensamblaje



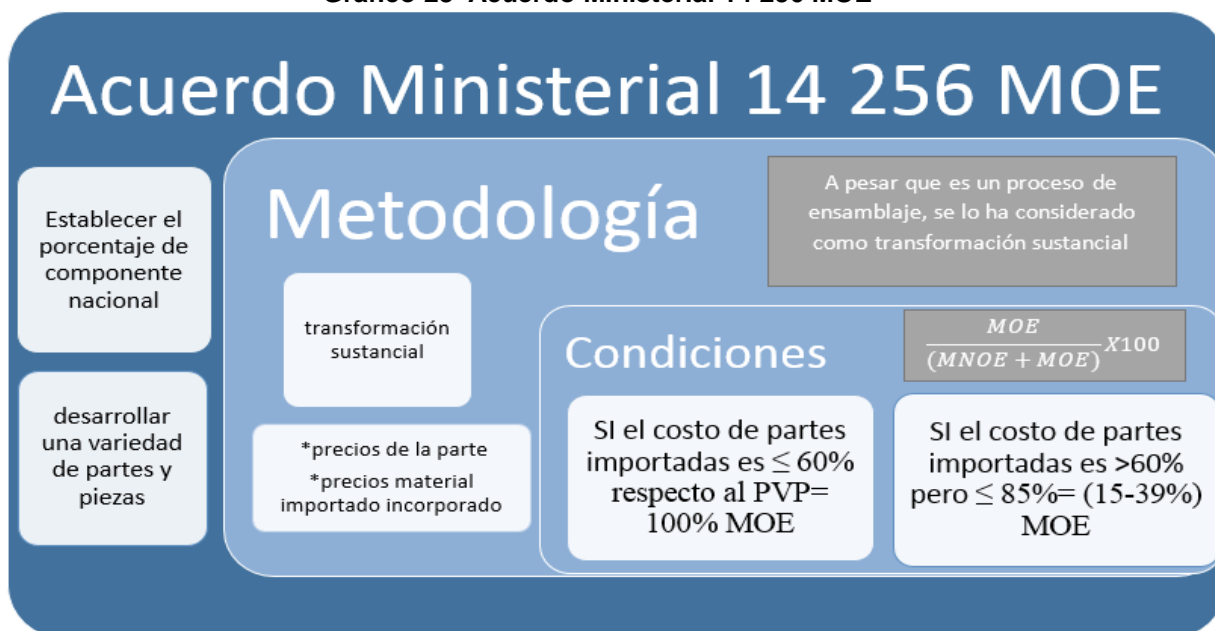
Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Análisis del componente nacional

Para realizar el análisis del componente nacional se utilizó la metodología en relación al Acuerdo Ministerial 14 256 detallada por el Ministerio de Industrias y Productividad, con las siguientes características:

Gráfico 28 Acuerdo Ministerial 14 256 MOE



Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

Para contextualizar el análisis y cálculo de componente nacional se va asumir que la calidad de los componentes nacionales es igual a la calidad de componentes importados. Considerando que las empresas ensambladoras comentaron su postura a que hay componentes nacionales que aún quedan mucho por mejorar pero también hay de muy buena calidad actualmente.

Análisis cualitativo del componente nacional

Es importante mencionar que en el año 2001, la industria automotriz vivió un boom en ventas debido a tres razones: la liberación de la demanda reprimida durante la crisis, la desconfianza en el sistema financiero, al punto de que los consumidores prefieran comprar bienes tangibles; y el crecimiento de las remesas de los migrantes (Carrasco, 2013: 42).

Además en el año 1999 se renovó el Convenio de Complementación en el Sector Automotor por un periodo de diez años prorrogables, en concordancia con la Organización Mundial de Comercio y puntualizando temas como protección al medio ambiente, normas de seguridad y propiedad industrial (Cabrera, 2013: 27).

En el año 2002 los pronósticos en las ventas volvieron a su nivel normal una vez que la demanda del año anterior fue compensada. Sin embargo, para este año se registró una gran cifra de importaciones de vehículos debido a la insuficiente oferta frente a la demanda en el país. La industria automotriz era parte de las industrias de menor contribución dentro de la

economía ecuatoriana, según datos del Banco Central del Ecuador representando el 0,12% del PIB para ese año, y su aporte al desarrollo de los demás sectores tenía un bajo impacto en la economía nacional, era una industria que necesitaba desarrollarse, debido a que para esos años no se generaba valor agregado en los autos ensamblados y en su mayoría se vendían autos totalmente importados, lo que significó un componente nacional menor al 8%, en base a la información brindada por la AEADE (2012).

A pesar de esto para el año 2003 se recuperó el nivel de ventas, período en el cual la estabilidad de los bancos permitió la emisión de créditos para consumo, con una tasa de interés de 11,19%. En el año 2004, se aplica una nueva política de crédito para la adquisición de un vehículo, incrementándose el periodo de pago hasta 60 meses promedio; es decir una reducción en las tasas de interés referenciales en el mercado financiero, razón por la cual, comprarse un auto era accesible en el mercado nacional (El Universo, 2004).

Esta política permitió el aumento de las ventas para el año 2005, teniendo un crecimiento de la demanda que fue satisfecha con la importación de vehículos totalmente armados. Esto significó que la industria ecuatoriana no incorpore nada de componentes locales adicionales, debido a que se mantuvo el mismo 8%.

Sin embargo, a partir del año 2005 se establecen las proporciones del componente nacional y extranjero en vehículos ensamblados en el país, siendo en su mayoría los CKD importados, representando el 80% de los componentes, y un aporte mínimo de partes y piezas de fabricación nacional menor al 8% en todo el sector, esto debido al bajo nivel tecnológico utilizado, y a la falta de industrias dedicadas a la producción de partes y piezas de origen nacional (Bardellini, 2005: 10).

Ante este escenario para el año 2006, las empresas ensambladoras aprovecharon las ventajas de la exclusión en los TLC Andinos y el mantenimiento de un arancel de 35% para vehículos importados, para fortalecer su participación en el mercado, (sin este impuesto el escenario del mercado sería el mismo en años anteriores). Una de las características para este año es que por parte de los consumidores adquirieron vehículos por medio del dinero de las remesas de emigrantes, aunque la producción nacional ha aumentado llegando a un total de 51.763, aun el componente nacional se mantiene en el 8% y no se percibían cambios sustanciales en la producción de autos.

Este antecedente confirma que para estos años, aproximadamente el 91% de las materias primas eran consideradas como componente importado, debido al bajo nivel de desarrollo de la industria autopartista y la insuficiente infraestructura existente en ese entonces, lo que impidió a estas empresas de la industria automotriz ser más competitivas en el mercado local debido a sus costos de fabricación. Además los resultados del convenio automotor andino resultan débiles, debido a que, en la elaboración de componentes nacionales no se incrementó para esos años, además de que los avances tecnológicos distan mucho de los estándares internacionales y no hubo diversificación de mercados.

Análisis cuantitativo del componente nacional

El cálculo del componente nacional se toma en cuenta a partir del año 2007, puesto que para años anteriores no hay evidencia alguna sobre el incremento directo del componente nacional, y es importante mencionar que se ha mantenido desde el año 2002 al año 2006 en el 8% promedio, por lo que no es significativo el cálculo del mismo.

En la tabla 27, se muestra el calcula del componente a nivel nacional por años, donde entendemos a la producción nacional en millones de dólares como MOE y a las importaciones de CKD en millones de dólares CIF como MNOE.

Tabla 27 Componente Nacional total del sector automotor años 2007-2013

Variables/Años	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Producción Nacional(Unidades)	59.290	71.210	55.561	76.252	75.743	81.398	68.182
Precios Promedios(Dólares)	21.776	22.895	21.532	23.964	20.845	26.866	28.594
Producción Nacional (Millones De Dólares)	1.291	1.630	1.196	1.827	1.578	2.186	1.949
Importaciones De CKD. CIF (Millones De Dólares)	134	677	514	739	724	835	713
Componente Nacional	9%	29%	30%	29%	31%	28%	27%

Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

Siendo:

Producción Nacional en millones de dólares = (Producción Nacional unidades x precios promedios)

Producción Nacional en millones de dólares= Material Originario Ecuatoriano (MOE)

Importaciones de CKD en millones de dólares= Material No Originario Ecuatoriano (MNOE)

Componente Nacional= $1 - (\text{MOE} / (\text{MOE} + \text{MNOE})) \times 100$

Es por esto que en el año 2007, en base a la aplicación de la metodología tomando en cuenta el crecimiento posterior que apoyó en la importante expansión fiscal, se logró calcular un componente nacional que llegó al 9%, considerando una importación de CKD de USD 134 millones (ver tabla27).

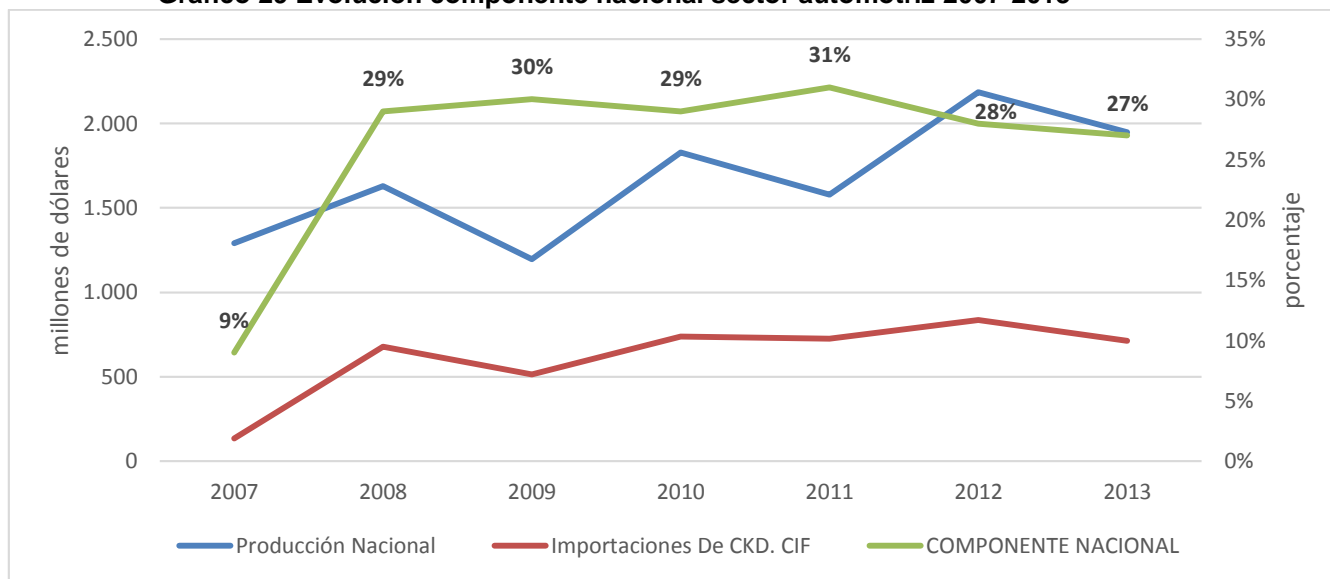
En el año 2008, el gobierno nacional mantenía sus lineamientos enfocados al desarrollo endógeno de la industria nacional, anunció una reforma en el impuesto a los consumos especiales (ICE), que afectaba al sector automotor. Al disminuir las importaciones, se obligaba al sector a desarrollar partes y piezas nacionales para complementar el ensamblaje de automotores. Según datos del Servicio de Rentas Internas, los autos pagaban un porcentaje fijo del 5,15% de ICE, mismo que con la reforma cambio a un rango de 5% a 35% en función del precio final del vehículo, desincentivando el consumo de vehículos importados.

Sin embargo, para este año se registró un incremento en las unidades ensambladas, logrando un componente nacional del 29%, ganando mayor mercado y reemplazando piezas y partes importadas por nacionales. Teniendo un incremento de 11.920 unidades de un año al otro.

En el año 2009 se implementa un arancel del 2% a la importación de vehículos terminados, además se aplica para este año una salvaguardia para disminuir la importación de vehículos provenientes de Colombia. Mientras que la producción nacional fue de 55.561 unidades, con una reducción del valor de CKD importados de USD 514 millones, obteniéndose para este año un componente de 30% en autos ensamblados en el país.

Durante los años 2010 y 2011, el cálculo del componente nacional se mantuvo en 29%, debido a que se incrementó el ensamblaje nacional de automóviles, pero también aumentaron las importaciones de CKDs (autos importados de menor costo volvieron a incrementar la demanda), disminuyendo el porcentaje en comparación con el año anterior.

Gráfico 29 Evolución componente nacional sector automotriz 2007-2013



Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

A finales del 2011, se incorpora otra medida proteccionista con el propósito de reducir las importaciones por medio de licencias o permisos previos a la importación, como son los cupos de importación. Esta medida afectó a la actividad comercial de varias empresas ensambladoras, e incluso no permitió satisfacer la demanda de vehículos nacionales, registrándose una disminución del componente nacional al 28% para el año 2012.

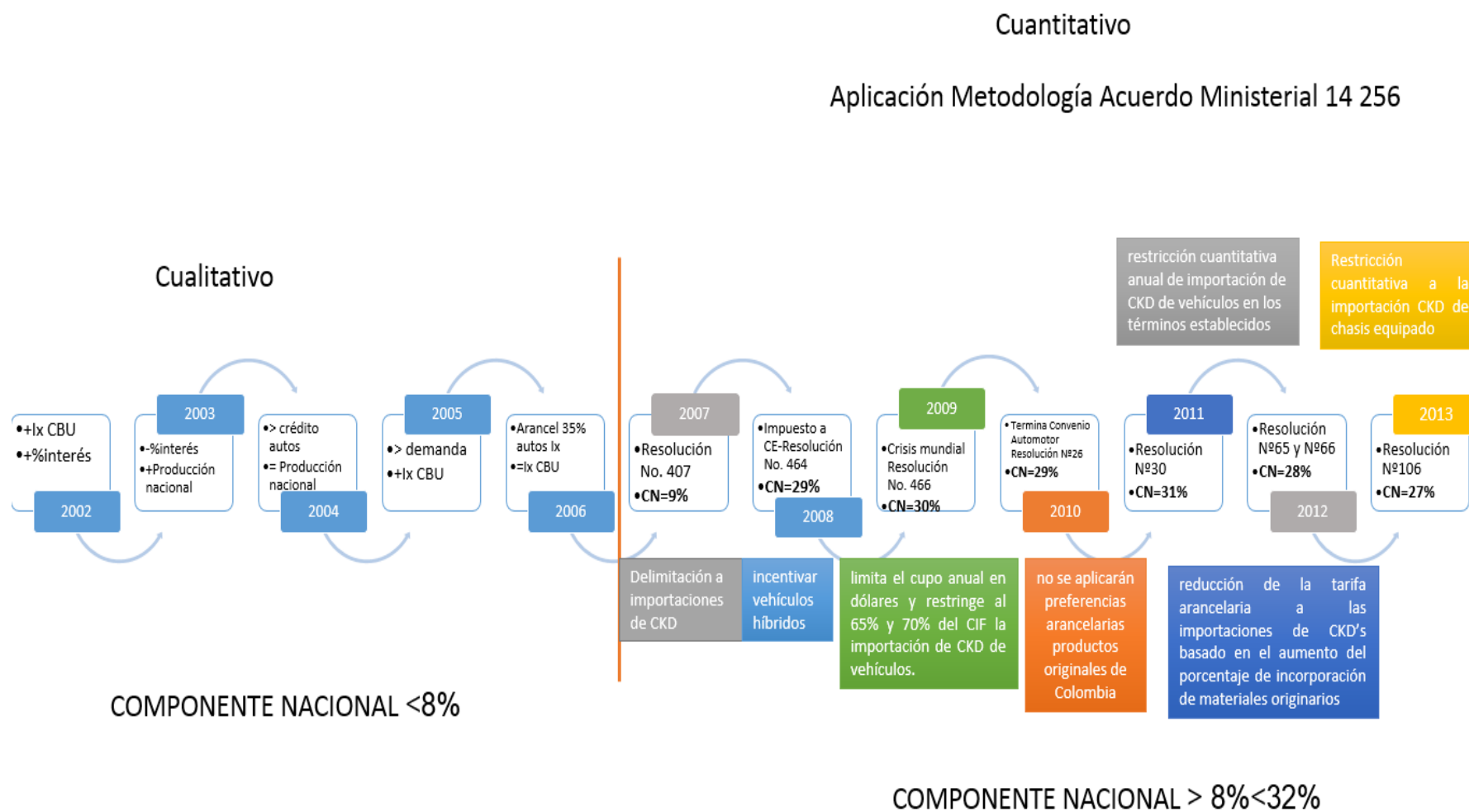
Estos resultados demuestran que la industria autopartista solo tenía capacidad instalada para producir ciertas partes y piezas, mientras que otros componentes necesariamente deben importarse por insumos de mejor calidad. Estas restricciones tornaban más difícil el ensamblaje final de automóviles ecuatorianos de buena calidad y de alto componente nacional.

Como se puede comprobar en este análisis las decisiones tomadas por el gobierno y aplicadas a través de COMEX, influyen directamente al sector, los más afectados en este caso son las empresas importadoras. Varias de estas medidas y políticas dirigidas a la de importación de vehículos influyen directamente al valor del producto final, afectando la venta de vehículos en el mercado, y adicional limitan la inversión de las empresas autopartistas y ensambladoras (Bardellini, 2005: 11).

La restricción cuantitativa de la importación de vehículos Resolución COMEX N°66, es una restricción para la importación de las mercancías clasificadas como CKD; es decir, a la importación de partes y accesorios de vehículos para ser ensamblados en Ecuador, la misma que inicios del año 2012 ha venido limitado la capacidad de la oferta de las empresas automotoras ecuatorianas (Comité de Comercio Exterior , 2012).

Adicional a esto de acuerdo a estimaciones oficiales, se registró un crecimiento aproximado de 4% en la economía ecuatoriana, lo que significó desaceleración para el año 2013 en la economía en comparación con años anteriores, registrando un cálculo de 27% de componente nacional, el menor porcentaje registrado desde el año 2007 (Ver tabla 27), debido a la desaceleración y políticas proteccionistas mencionadas anteriormente.

Gráfico 30 Evolución componente nacional sector automotriz 2002-2013



Fuente: MIPRO
Elaboración: Gabriela Aria

Una vez que se calculó el componente nacional sectorial por año, se realiza a continuación la descripción de los operadores que ensamblan actualmente en el Ecuador, se identificaran los autos ensamblados por cada uno de los operadores como el cálculo del componente nacional por tipo de auto.

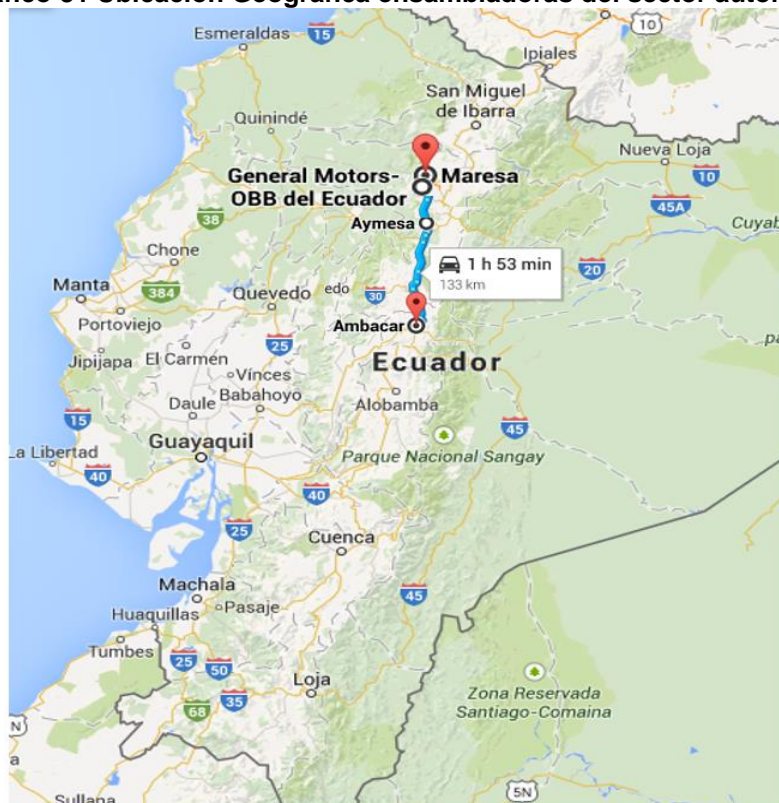
Las empresas ensambladoras que operan en el Ecuador

Las empresas que han dinamizado el sector automotriz en el Ecuador son: AYMESA, MARESA Y OMNIBUS, y desde el año 2013 se ha incorporado al sector la empresa CIAUTO. Estas empresas ensamblan automóviles, todo terreno y camionetas, que en su mayoría son utilizados para el transporte de personas.

Adicional es importante mencionar que la compañía Neohyundai Ecuador, la ensambladora de vehículos de marca Hyundai en el país, funciona en la planta industrial de Aymes, por lo que en el desarrollo del estudio, a continuación se habla únicamente del total de vehículos ensamblados por Aymes.

Por otro lado, en el país se ha conformado empresas que se dedican a la fabricación de autopartes, la mayoría ubicadas en la ciudad de Quito, respaldando el funcionamiento de las empresas ensambladoras. Sin embargo, en los últimos años una pequeña parte de proveedores de autopartes han decidido ubicarse en la ciudad de Ambato, debido al aprovechamiento de atractivos de la zona, como son mano de obra calificada y de menor costo a comparación de las grandes ciudades.

Gráfico 31 Ubicación Geográfica ensambladoras del sector automotriz

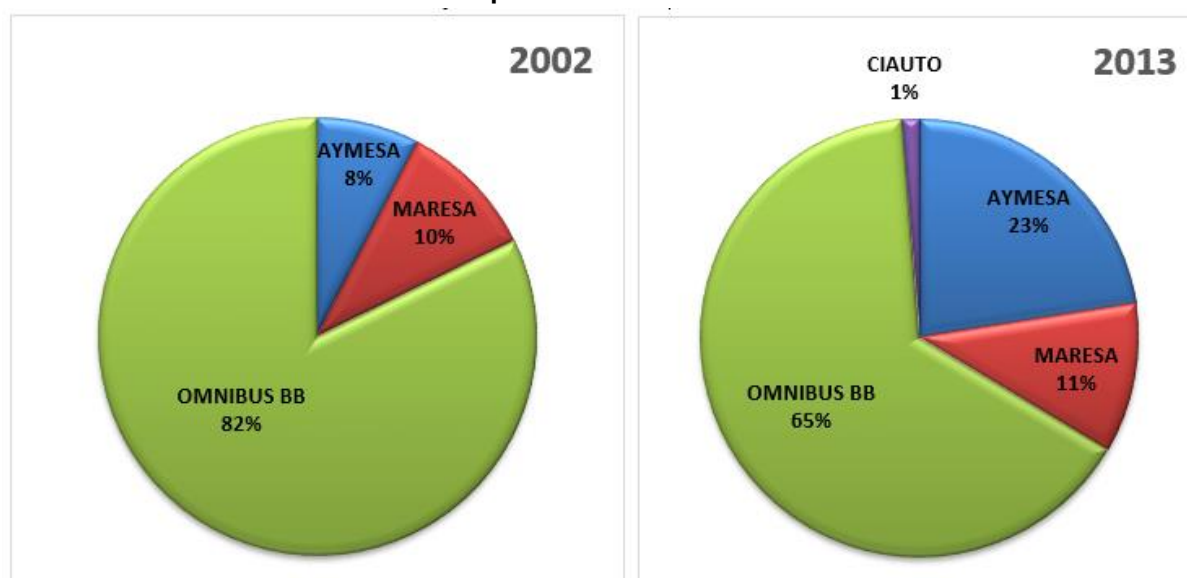


Fuente: Datos AEADE
Elaboración: Gabriela Arias

Las empresas ensambladoras y fabricantes de autopartes han logrado con el paso del tiempo el reconocimiento por la calidad en sus productos, considerando que la mayoría de empresas están certificadas con normas internacionales enfocadas al sector automotriz; como por ejemplo la norma ISO TS 16949:2002 y QS 9000⁴⁴, adicionalmente la norma ISO 14000⁴⁵ y la 18000 (Instituto de promoción de exportaciones e inversiones, 2013).

En resumen, para el 2002 el 82% de autos ensamblados en el Ecuador han sido ensamblados por la empresa OMNIBUS BB, el 10% para la ensambladora MARESA y con un 8% corresponde a vehículos ensamblados por AYMESA. Con el paso de 12 años, la estructura cambio en un 65% para la empresa OMNIBUS BB, un aumento significativo de 23% para la ensambladora AYMESA, un 11% para la empresa MARESA y una nueva participación del 1% de autos ensamblados por la empresa CIAUTO (Ver Gráfico 32).

Gráfico 32 Cambio de estructura porcentual del ensamblaje de vehículos por ensambladora periodo 2002-2013



Fuente: Datos AEADE
Elaboración: Gabriela Arias

AYMESA: Autos y Máquinas del Ecuador S.A.

Inició las operaciones en el año 1970, como un distribuidor de las marcas Bedford y Vauxhall. A partir de esto la empresa emprende un gran proyecto denominado Basic Transport Vehicle (BTV); es así como Aymesa lanza al mercado el primer vehículo de fabricación local, llamado

44 La norma ISO/TS 16949:2009 (antes ISO/TS 16949:2002) es una norma internacional desarrollada por la IATF (International Automotive Task Force), un grupo formado por los principales fabricantes y organizaciones de comercio. Esta norma especifica los requisitos del sistema de gestión de calidad (SGC) para el diseño, el desarrollo, la producción y, si procede, la instalación y servicio de productos relacionados con la automoción. Se unen en una misma Norma los principios de gestión de calidad de ISO 9001 y ciertos aspectos de varias Normas nacionales y regionales de automoción, como AVSQ (Italia), EAQF (Francia), VDA6 (Alemania) y QS-9000 (Estados Unidos) (SGC, 2014).

45 La ISO 14000 es una serie de normas internacionales para la gestión medioambiental. International Organization for Standardization (ISO).

Andino, de características sencillas y plataforma Bedford, motor 1,4 litros Vauxhall, el proyecto tiene éxito, pero con la particularidad de ser un vehículo básico de transporte. Sin embargo cinco años más tarde, Aymesa produce vehículos más sofisticados con carrocería de fibra de vidrio, llamado Cóndor (Opel Cadet), un auto cómodo y liviano (AYMESA, 2014).

En 1982, esta empresa instala sus primeras estaciones para soldar autopartes, por lo que empieza el ensamblaje de autos de carrocería metálica, su primer auto de estas características fue un Chevette.

Ante el gran éxito de la empresa ensambladora, para el año 1996 decide incrementar su inversión, duplicando su capacidad de producción por hora, además implementa nuevos sistemas de aplicación de pintura por *Electro-disposición ELPO*⁴⁶.

La capacidad productiva, junto con el desarrollo generado en esta empresa, motivó para que en el año 1999 realice negociaciones con Kia Motors Company, empresa coreana. Desde ese año la relación con esa compañía ha mantenido en buenos lineamientos, siendo así que ha incrementado la línea de ensamblaje de autos de esa marca, incorporando nuevos modelos y convirtiéndose en una empresa ensambladora líder en el mercado local.

Sin embargo, para el año 2004, Aymesa cierra sus puertas por la falta de inversión y por las consistentes políticas proteccionistas con respecto al pago de aranceles de vehículos importados, lo que freno su participación en el mercado. Pero para el año 2007 se incorpora nuevamente al mercado ensamblador con el apoyo del grupo ElJuri, empresa que invirtió el capital necesario para que sea una ensambladora de prestigio en los últimos años.

En el año 2011, Aymesa al ser una empresa reconocida en el sector automotriz ecuatoriano, abre su línea de ensamblaje a un nuevo producto de la marca HYUNDAI, dedicado al ensamblaje de camiones por convenio con la empresa Neohyundai, la cual utiliza la planta de Aymesa (AYMESA, 2014).

Empresas comercializadoras

Con referencia a la tabla 28, se seleccionaron también las comercializadoras más importantes y representantes de las marcas Hyundai y Kia.

Tabla 28 Empresas Comercializadoras-AYMESA año 2013

Representante de la marca	Marca
Negocios Automotrices Neohyundai S.A.	Hyundai
Aekia S.A.	KIA

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Neohyundai, como comercializadora empezó su actividad en el año 1976, ha logrado consolidar una amplia red de concesionarios en el país. Actualmente es el único importador y distribuidor de la marca Hyundai en Ecuador. Además se dedica a la importación de CKD's lo

⁴⁶ Es un sistema de inmersión mediante el cual la pintura se adhiere a la carrocería por afinidad electrostática, teniendo un gran acabado de pintura del vehículo.

que les permite realizar la actividad de ensamblaje de camiones por medio de la ensambladora Aymesha.

Aekia es una empresa que comenzó su funcionamiento en el 2001 en el país. Es el distribuidor autorizado de la marca Kia Motors en el Ecuador. Además cuenta con una red de concesionarios a nivel nacional, los cuales pueden tener como fuente de abastecimiento a Aekia, tanto para vehículos completamente armados como para vehículos ensamblados en el Ecuador.

Tabla 29 Tipo de vehículos ensamblados por Aymesha (unidades)

Año	Ensambladora	Automóviles	Suv´s	Van´s	Camiones	Buses	Total
2002	AYMESA	2.124	0	0	0	0	2.124
2003	AYMESA	2.309	0	0	0	0	2.309
2004	AYMESA	1.375	0	0	0	0	1.375
2005	PARA SUS ACTIVIDADES						
2006							
2007	AYMESA	5.812	0	1.785	0	0	7.597
2008	AYMESA	3.629	0	2.803	0	0	6.432
2009	AYMESA	4.109	1.178	1.290	0	0	6.577
2010	AYMESA	6.499	4.802	1.791	0	0	13.092
2011	AYMESA	4.399	6.860	2.629	0	21	13.909
2012	AYMESA	6.947	7.675	2.209	1.782	0	18.613
2013	AYMESA	12.770	0	1.361	1.237	0	15.368
TOTAL		49.973	20.515	13.868	3.019	21	87.396

Fuente: AYMESA

Elaboración: Gabriela Arias

Las unidades ensambladas por AYMESA en los 12 años, han sido 87.396 vehículos, como se observa en la tabla 29, siendo los automóviles los vehículos más ensamblados por esta empresa con un total de 49.973 unidades.

Tabla 30 Marca vehículos ensamblados por Aymesha-2013

VEHICULOS			
KIA		HYUNDAI	
Automóvil	Rio	Camión	HD24
VAN	Pregio Grand	Camión	HD65
Automóvil	Cerato	Camión	HD72
SUV	Sportage	Camión	HD78

Fuente: AYMESA

Elaboración: Gabriela Arias

Por el lado de la marca Kia se ensambla el automóvil Rio, Van Pregio Grand, automóvil Cerato y Suv Sportage, mientras que por la marca Hyundai se ensambla los camiones HD24, HD65, HD72 Y HD78.

Gráfico 33 Autos ensamblados por Aymesa marca KIA



Fuente: AYMESA
Elaboración: Gabriela Arias

Con respaldo de la multinacional Hyundai Motor Company, y en acuerdo con la empresa Neoyundai Ecuador se inició el ensamblaje de los camiones HD45, HD65, HD72 Y HD78. Esta línea de camiones son ensamblados en la planta de Aymesa en la ciudad de Quito.

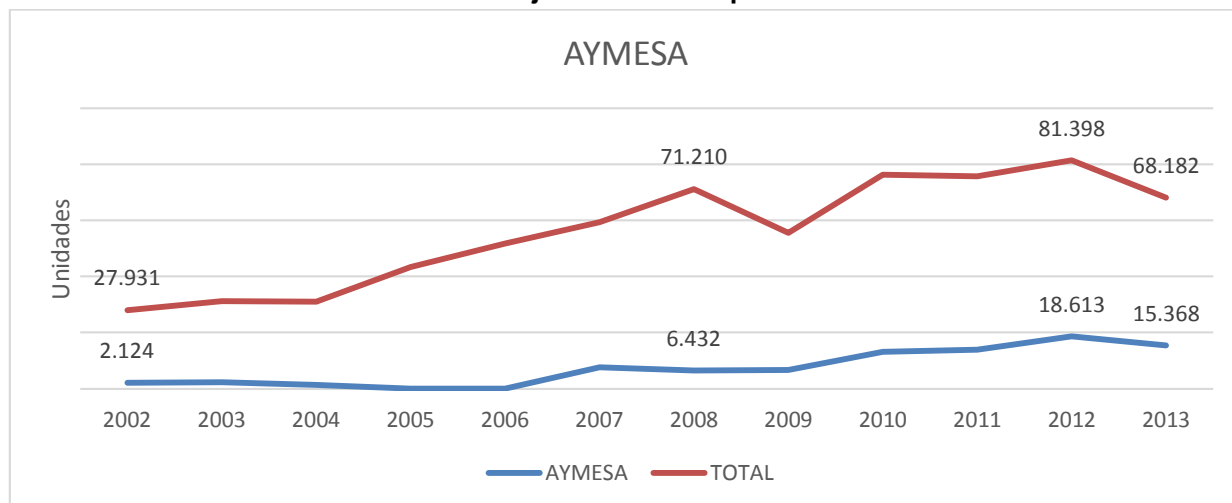
Gráfico 34 Autos ensamblados por Aymesa marca HYUNDAI



Fuente: AYMESA
Elaboración: Gabriela Arias

Para la empresa AYMESA el ensamblaje de vehículos en particular ha tenido una tendencia creciente como se observa en el gráfico 35 empezando con el ensamble de 2.124 vehículos para el año 2002, y llegando a 15.368 unidades en el año 2013, significando un aumento de siete veces más, con respecto al primer año del periodo. Esto se logró gracias a la inversión constante de la empresa ecuatoriana como a la creciente demanda vivida a nivel nacional (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, s.f.).

Gráfico 35 Ensamblaje de vehículos por ensambladora



Fuente: Datos AEADE
Elaboración: Gabriela Arias

Empresas autopartistas

Las partes y piezas nacionales que se incorporan en los vehículos ensamblados en la planta de Aymesa, según información obtenida por el Ministerio de Industrias y Productividad para el periodo de análisis, han contribuido con los componentes de origen ecuatoriano que actualmente son incorporados dentro del proceso de ensamblaje realizado en el país, la lista de empresas se detalla a continuación:

Tabla 31 Proveedores empresa Aymesa año 2013

AYMESA		
Ciudad	Empresa	Producto
Quito	Alfinsa	alfombras
Quito	Auto Speed S.A	conjunto aro llanta
Quito	Siteyca S.A	conjunto aro llanta
Quito	Chova	placas asfáltica
Quito	Domizil	asientos
Quito	Hernandez Del Salto Maritza Eliana	alarmas
Quito	Indima	escapes
	KARNATAKA S.A	radios
Quito	Nicolalde Salvador Roberto Daniel	soportes batería
Quito	Pf Group Sa	sellantes
Quito	Tecnividrio	vidrios laterales
Guayaquil	Tecnova	baterías
Quito	Continental General Tire Andina S.A	llantas
Quito	Industrias Termosellado Full Ltda	medallones de puerta
Quito	Elasto	asientos
Quito	Emdiquin	refrigerante
Quito	Texticom	emblemas plásticos
Quito	Oxitane Global Cia Ltda	radios
Quito	Ferplaim	kit de accesorios de seguridad

Fuente: MIPRO⁴⁷
Elaboración: Gabriela Arias

⁴⁷ Esta información se obtuvo mediante la ficha detallada en el Anexo 11, recopilada por el Ministerio de Industrias y Productividad para el año 2013.

Componente nacional por tipo de vehículo AYMESA-año 2013

En base Acuerdo Ministerial 14 256 para determinar el componente nacional en el sector automotriz, se realizó el cálculo para el año 2013, en donde se cuantificó el monto total importado valorado en dólares, calificado por el valor de cada pieza o parte incorporada al vehículo final provenientes del exterior, como también el monto total de partes y piezas incorporadas de origen nacional.

Tabla 32 Componente Nacional-AYMESA año 2013

Modelo	Tipo De Vehículo	Total Importado USD	Total MOE USD	%Componente Ecuatoriano
AYMESA KIA				
Rio	automóvil	7.206	2.323	24,38%
Sportage	SUV	10.992	2.223	16,82%
Cerato	automóvil	11.699	1.801	13,34%
TOTAL PROMEDIO				18,18%

Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

El auto de mayor componente nacional es el automóvil Kia Rio con un 24,38%, seguido por el auto Kia Sportage con el 16,82%, y por último el Kia Cerato con el 13,34%.

Tabla 33 Componente Nacional-NEOHYUNDAI año 2013

Modelo	Tipo De Vehículo	Total Importado USD	Total MOE USD	%Componente Ecuatoriano
AYMESA-NEOHYUNDAI HYUNDAI				
HD65	camión mediano	12.370	3.125	20,17%
HD45		12.312	2.968	19,42%
HD 78		15.338	3.237	17,43%
HD72		16.021	3.237	16,81%
TOTAL PROMEDIO				18,46%

Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

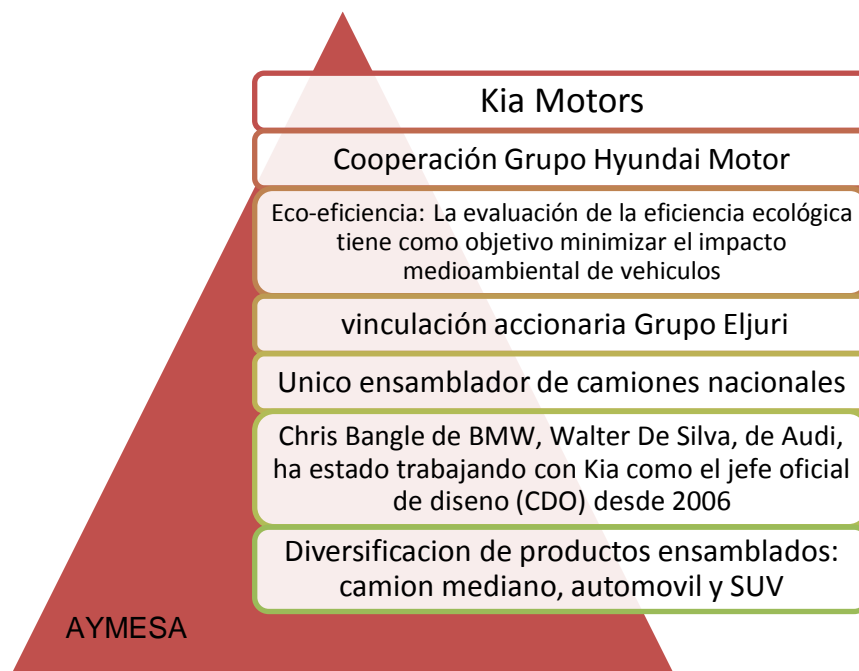
Mientras que la ensambladora Neohyundai, el auto con mayor componente nacional es el camión HD65 con un 20,17%, y el menor componente incorporado es el camión HD72 con el 16,81%.

Ventaja competitiva empresa AYMESA

Dentro de las ventajas competitivas que tiene la empresa ensambladora Aymesa, es sin duda el prestigio en sus diseños de los autos, que ha ido sembrado a nivel mundial la marca Kia Motors con profesionales como Chris Bangle de BMW, Walter De Silva, de Audi, que han estado trabajando con Kia como jefes oficiales de diseño (CDO) desde el año 2006. Además de ser una marca reconocida a nivel mundial, en el Ecuador la demanda por esta marca ha ido creciendo por la calidad percibida en los autos ensamblados. La diversificación de productos que ofrece esta ensambladora, como también la cooperación con el Grupo Hyundai Motor ha propiciado el ensamblaje de camiones medianos Hyundai, han dado el valor agregado a la empresa y a su cartera de productos.

Por otro lado, la eco-eficiencia manejada en la planta ensambladora, por medio de procesos de evaluación de la eficiencia ecológica tiene como objetivo minimizar el impacto medioambiental de vehículos ensamblados en el país.

Gráfico 36 Ventajas Competitivas AYMESA 2013



Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

OMNIBUS BB Transportes S.A.

Es una empresa ensambladora ecuatoriana, que se constituyó en el año 1975 por iniciativa del húngaro Bela Botar quien inició su actividad empresarial con un taller ubicado al norte de Quito, conocido como “proveedor automotriz”, en donde se elaboraron los primeros prototipos de autobuses, como se relata en la página oficial de la empresa. El primer vehículo ensamblado en el año 1976 fue un bus para transporte de pasajeros que lo llamaron “Blue Bird Botar”. Tenía una capacidad para 40 personas (OMNIBUS BB, 2014).

En el año 1980, se ensambló el primer vehículo liviano de la compañía que fue el modelo Blazer. La mayoría de piezas fueron provenientes de Brasil, con un mayor agregado tecnológico que en esos años era muy escaso en el Ecuador. Este auto tuvo gran aceptación en el mercado local, por lo que se incrementó la producción de 400 a 1.000 unidades anuales.

Al inicio de su operación se fabricaba 1 vehículo al día, después llegaron a producirse 5 autos, hasta llegar a un máximo de 15 vehículos por día. Debido a su constancia y permanente capacitación sus colaboradores pasaron de 18 trabajadores hasta 1.272 trabajadores en el año 2012 (OMNIBUS BB, 2014).

En el año 1981 se incorporó como accionista la trasnacional General Motors y la empresa ensambladora cambió su nombre a General Motors Omnibus BB (GM-OBB), lo que significó una fusión enriquecedora por la experiencia e innovación que tenía esta empresa extranjera. A partir de esto se empiezan a fabricar varios vehículos entre ellos, Chevrolet Luv, Blazer, Forsa, Trooper y Vitara.

Una de las marcas estrellas fue Chevrolet, que en el mercado ecuatoriano se ha posesionado como la marca de principal demanda, según datos oficiales de la empresa, el 80% de vehículos de dicha marca son ensamblados con mano de obra nacional, lo que significa que en términos de innovación y tecnología esta empresa ha avanzado mucho en el país, por lo que se ha convertido en la planta de ensamblaje automotriz más grande y el referente técnico-operativo dentro del sector.

Empresas comercializadoras

Con referencia a la tabla 34, se seleccionaron también la empresa comercializadora representante de la marca Chevrolet.

Tabla 34 Empresa Comercializadora-OMNIBUS BB año 2013

Representante de la marca	Marca
General Motors del Ecuador S.A.	Chevrolet

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

General Motors es el representante autorizado para Ecuador y comercializadora de la marca Chevrolet, siendo esta la marca líder en ventas del 2013 en el país. General Motors se dedica a la importación de vehículos Chevrolet armados y a la comercialización y distribución tanto de los autos ensamblados en el país y sus importaciones en la red de concesionarios. En el período de análisis, también comercializó vehículos de la marca Suzuki.

Tabla 35 Tipo de vehículos ensamblados por Omnibus BB (unidades)

Año	Ensambladora	Automóviles	Camionetas	Suv's	Buses	Total
2002	OMNIBUS BB	8.776	12.945	1.232	15	22.968
2003	OMNIBUS BB	9.387	13.608	2.467	28	25.490
2004	OMNIBUS BB	9.587	13.643	2.525	36	25.791
2005	OMNIBUS BB	13.232	19.150	5.930	68	38.380
2006	OMNIBUS BB	15.962	20.202	8.999	89	45.454
2007	OMNIBUS BB	14.209	20.992	9.102	74	44.377
2008	OMNIBUS BB	17.108	24.534	14.032	314	55.988
2009	OMNIBUS BB	14.116	10.543	17.490	0	42.149
2010	OMNIBUS BB	20.065	14.304	19.796	0	54.165
2011	OMNIBUS BB	22.829	15.489	15.387	0	53.705
2012	OMNIBUS BB	27.597	15.067	10.295	0	52.959
2013	OMNIBUS BB	32.424	10.246	1.824	0	44.494
TOTAL		205.292	190.723	109.079	624	505.920

Fuente: OMNIBUS BB

Elaboración: Gabriela Arias

En los 12 años de análisis la empresa Omnibus BB se han ensamblado 505.920 unidades, y los vehículos más ensamblados han sido los automóviles con 205.292 unidades, seguido por las camionetas con 190.723 unidades.

Tabla 36 Marca vehículos ensamblados por Omnibus BB-2013

Vehículos CHEVROLET			
Automóvil	Sail	Chevytaxi	Aveo Emotion
SUV	Grand Vitara Sz		Grand Vitara St
Camioneta	Luv Dmax		

Fuente: OMNIBUS BB

Elaboración: Gabriela Arias

Los vehículos ensamblados por este operador en el año 2013, son automóviles Chevrolet Sail, Chevytaxi, Aveo Emotion, Grand Vitara SZ y Luv Dmax.

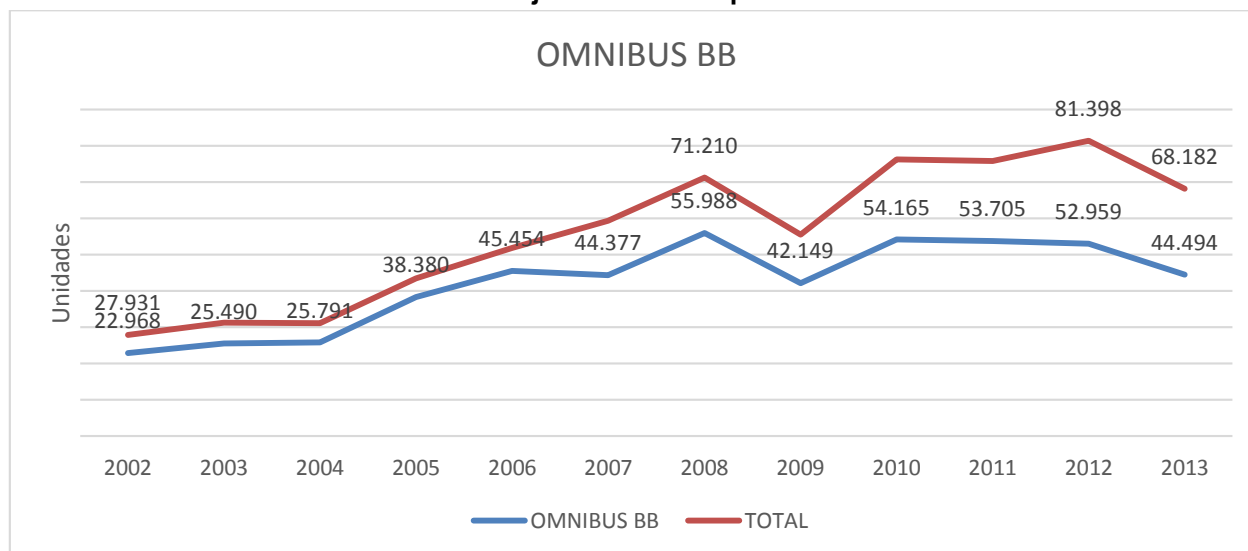
Gráfico 37 Autos ensamblados por Ómnibus BB marca CHEVROLET



Fuente: OMNIBUS BB
Elaboración: Gabriela Arias

La empresa que más unidades ensambladas tienen con respecto al mercado total, es la empresa OMNIBUS BB, como ya se mencionó representa casi el 82% promedio de todas las unidades producidas en el Ecuador. La tendencia de esta empresa va de la mano de la tendencia total, iniciando con 22.968 unidades ensambladas para el año 2002, y aumentando su producción en 21.526 unidades adicionales para el año 2013, con un total de 44.494 vehículos ensamblados por dicha compañía.

Gráfico 38 Ensamblaje de vehículos por ensambladora



Fuente: Datos AEADE
Elaboración: Gabriela Arias

Empresas autopartistas

Las partes y piezas nacionales que se incorporan en los vehículos ensamblados en la planta de Omnibus BB, según información obtenida por el Ministerio de Industrias y Productividad para el periodo de análisis, estos proveedores han contribuido con los componentes de origen

ecuatoriano que actualmente son incorporados dentro del proceso de ensamblaje realizado en el país, la lista de empresas se detalla a continuación:

Tabla 37 Proveedores empresa Ómnibus BB año 2013

OMNIBUS BB		
Ciudad	Empresa	Producto
Quito	Alfinsa	alfombras
Quito	Chova	capa asfáltica
Quito	Domizil	asientos
Quito	Indima	escapes
Quito	Espinosa Ruiz Luis Alfonso	soportes de batería
Quito	Metaltronic	bastidor de chasis
Quito	Mundy Home	radios
Quito	Pf Group Sa	sellantes
Quito	Tecnividrio	vidrios laterales
Quito	Industrias Termosellado Full Cia Ltda	hojas de estanqueidad
Cuenca	Fábrica De Resortes Vanderult S.A	paquete de resortes
Quito	Fábrica De Material De Friccion S.A Imfrisa	módulo de suspensión
Quito	Ramirez Larco Marco Fernando	stickers
Quito	Road Tracking	alarmas
Quito	Mecanismos Del Ecuador Mecadec Cia	cinturones de seguridad
Guayaquil	Tecnova	baterías
Quito	Cevallos Escobar Cristina Elizabeth	tarjetas de asistencia
Quito	Tridome	etiquetas
Quito	Texticom	emblemas plásticos
Quito	Emdiquin	refrigerante
Quito	Mecaniza	estampados
Quito	Ferplaim	refrigerante
Cuenca	Car Soundvision Cia Ltda	radios
Quito	Maritza Eliana Hernandez Del Salto-Bunker	bloqueo central
Quito	Oxitane Global Cia Ltda	parlantes
Quito	Empaqplast S.A	bandeja plástica batería
Quito	Faesa	aire acondicionado
Quito	Umo Ecuador	escapes
Quito	Impresores Myl Sa	manuales del conductor
Quito	Vivar Baquero Gustavo Leonidas	manuales del conductor
Quito	Continental General Tire Andina S.A	llantas
Quito	Elasto	insonorizantes, conjunto aro llanta

Fuente: MIPRO⁴⁸

Elaboración: Gabriela Arias

Componente nacional por tipo de vehículo OMNIBUS BB-año 2013

En base Acuerdo Ministerial 14 256 para determinar el componente nacional en el sector automotriz, se realizó el cálculo para el año 2013, en donde se cuantificó el monto total importado valorado en miles de dólares, calificado por el valor de cada pieza o parte incorporada al vehículo final provenientes del exterior, como también el monto total de partes y piezas incorporadas de origen nacional.

⁴⁸ Esta información se obtuvo mediante la ficha detallada en el Anexo 11, recopilada por el Ministerio de Industrias y Productividad para el año 2013.

Tabla 38 Componente Nacional-OMNIBUS BB año 2013

Modelo	Tipo De Vehículo	Total Importado USD	Total MOE USD	%Componente Ecuatoriano
OBB-GM MARCA CHEVROLET-ISUZU				
Aveo Emotion 1,6 Std(T250)	automóvil	7.619	2.913	27,66%
Chevytaxi Std(T200)	automóvil	5.025	1.379	21,54%
Luv Dmax 2,4 Cd (I190 Ghec)	camioneta	9.877	2.597	20,82%
Sail 1.4 Dr Full(Sgm308)	automóvil	7.785	2.040	20,76%
Grand Vitara St D 5p Sz 2,0 5p 2,0 5 P (J3)	SUV	9.321	1.659	15,11%
Grand Vitara Sz 2,0 5 P (J3)	SUV	12.058	2.082	14,72%
TOTAL PROMEDIO				20,10%

Fuente: MIPRO

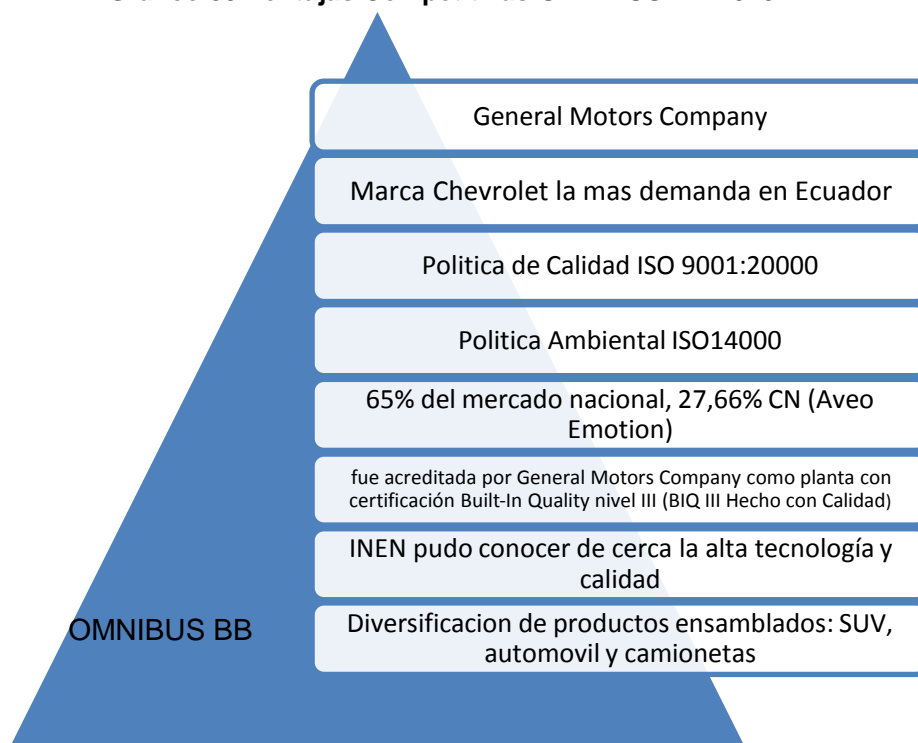
Elaboración: Gabriela Arias

El auto de mayor componente nacional es el automóvil Aveo Emotion con un 27,66%, seguido por el auto Chevytaxi con el 21,54%, y el de menor porcentaje incorporado es el Suv Grand Vitara SZ con el 14,72%.

Ventaja competitiva empresa OMNIBUS BB

La empresa Omnibus BB, al ser una de las marcas más reconocidas y favoritas en el Ecuador, el respaldo de General Motors Company ha sido fundamental para el desarrollo de la misma, además de contar con normas y políticas de calidad como la ISO 9001:20000, la política ambiental ISO14000 y usar tecnología alta y de calidad según lo menciona el Servicio Ecuatoriano de Normalización, y con la acreditación por General Motors Company como la planta con certificación Built-in quality nivel III, han hecho de Omnibus BB sea el referente más importante en el país.

Gráfico 39 Ventajas Competitivas OMNIBUS BB 2013



Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

Por otro lado, la diversificación de sus productos ensamblados, como por ejemplo SUV, camionetas y automóviles, han logrado abarcar el 65% del mercado nacional. Además de ensamblar el auto de mayor componente nacional con el AVEO MOTION con el 27,66%.

MARESA: Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A.

Empresa ensambladora constituida el 18 de Agosto de 1976, seis años después de AYMESA. Esta empresa ha ensamblado camiones, pick-ups y autos utilizados para el transporte de personas (MARESA, 2014).

Actualmente, esta empresa únicamente dedica su ensamblaje a vehículos Mazda, marca proveniente de Japón, que desde hace 27 años le ha permitido mantenerse en el mercado nacional (MARESA, 2014).

Mazda Motor Corporation otorga la representación de la marca a esta empresa, desde el año 1986, el primer producto fue la camioneta Mazda B-2000. A partir del año 1994 se crea MAREAUTO, empresa que funcionó bajo la franquicia de Localiza Rent A Car⁴⁹, y actualmente bajo AVIS Rent a Car⁵⁰ dedicándose únicamente al arrendamiento de vehículos en el Ecuador (MARESA, 2014).

La empresa Maresa, se ha destacado por abrir sus fronteras a nuevos mercados, como el mercado Colombiano desde el año 1996, Maresa Colombia provee de autopartes a Maresa Ecuador. Esta empresa Colombiana es una empresa especializada en los procesos y manejo logístico de CKD (Completely Knocked Down⁵¹), y autopartes originarias de Colombia, necesarias para el funcionamiento de la empresa ensambladora ecuatoriana (MARESA, 2014).

Es importante mencionar que desde el año 2008, se crea Mazmotors una red originaria de concesionarios Mazda, únicamente dirigidos a la comercialización de estos vehículos; y, a partir del año 2012, con la diversificación de productos cambia su nombre a Maresacenter, comercializando todas las marcas relacionadas a su ensamblaje. En el año 2010 se abre Autossharecorp, administrado por corporación Maresa, que tiene como objetivo la inserción de la marca Ford en el mercado ecuatoriano. Además de Maresacenter, que es un concesionario multimarca que ofrece un servicio integral, no solo por la compra de vehículos, sino también por la compra de repuestos, accesorios y servicio técnico (MARESA, 2014).

Empresas comercializadoras

La empresa comercializadora representante de las marcas Mazda se muestra en la tabla 39.

Tabla 39 Empresa Comercializadora-MARESA año 2013

Representante de la marca	Marca
Manufacturas Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A.	Mazda

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

⁴⁹ Franquicia brasileña, dedicada al alquiler de vehículos constituida el año 1973

⁵⁰ Constituida en 1946 - Warren Avis funda la empresa en el Aeropuerto Willow Run de Detroit con una inversión inicial de USD 85.000 . Se trata de la primera empresa de alquiler de autos ubicada dentro de un aeropuerto.

⁵¹ Vehículo totalmente desarmado

Maresa es una empresa dedicada al ensamblaje de vehículos Mazda y conjuntamente se dedica a la comercialización de vehículos importados y armados en su red de concesionarios. Es el representante legal de la marca Mazda, sin embargo también comercializan vehículos de marcas Chrysler, Dodge, Fiat, Geely, Jeep y Zx.

Tabla 40 Tipo de vehículos ensamblados por Maresa (unidades)

Año	Ensambladora	Automóviles	Camionetas	Total
2002	MARESA	0	2.839	2.839
2003	MARESA	0	3.402	3.402
2004	MARESA	0	3.919	3.919
2005	MARESA	923	4.090	5.013
2006	MARESA	965	5344	6.309
2007	MARESA	1.073	6.243	7.316
2008	MARESA	192	8.598	8.790
2009	MARESA	0	6.835	6.835
2010	MARESA	0	8.995	8.995
2011	MARESA	0	8.129	8.129
2012	MARESA	0	9.826	9.826
2013	MARESA	0	7.474	7.474
TOTAL		3.153	75.694	78.847

Fuente: MARESA

Elaboración: Gabriela Arias

El total de unidades ensamblados por Maresa en los 12 años es de 78.847 vehículos, cifra compuesta por automóviles 3.153 y camionetas con 75.694 unidades.

Tabla 41 Tipo de Camioneta ensamblados por Maresa -2013

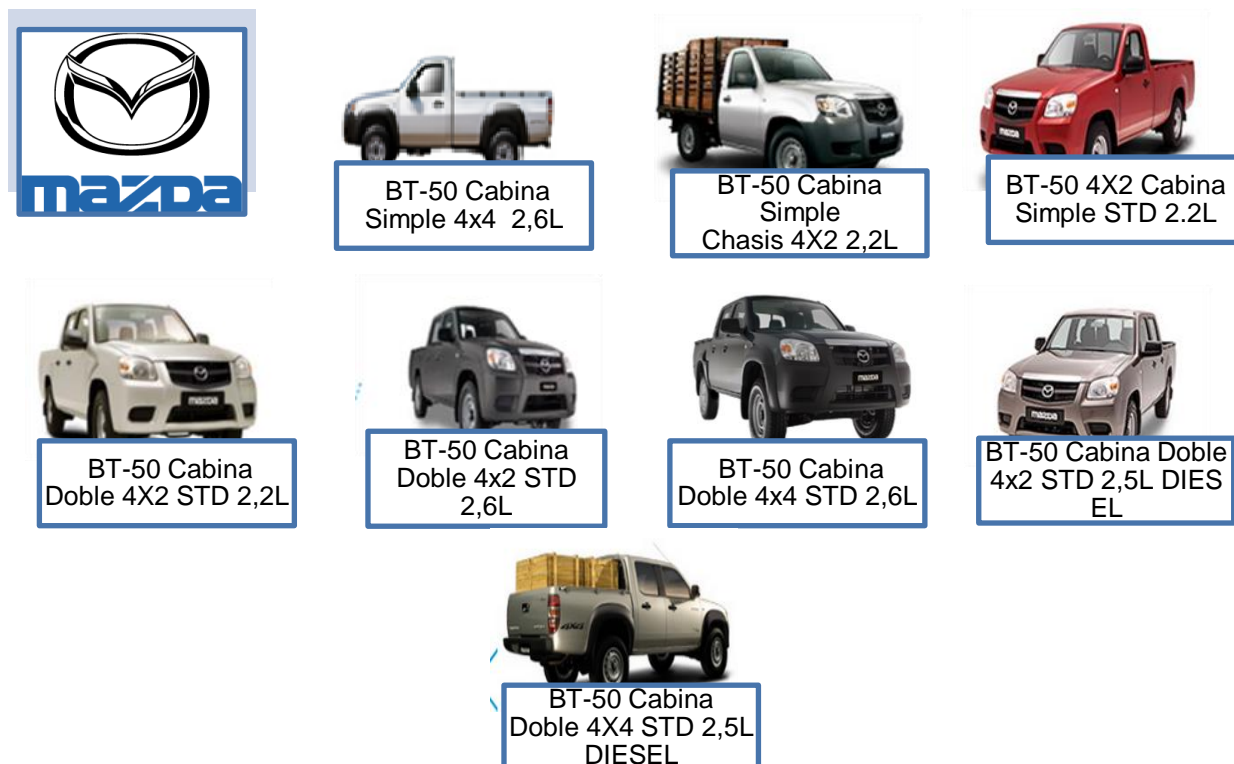
Modelo Mazda BT50	Descripción
4x2 Cabina Simple 2.2l	UW2V-M31
4x2 Cabina Simple 2.2l LWB	UW2W-M31
4x4 Cabina Simple 2.6l	UW3B-M31
4x2 Cabina Doble 2.2l	UW3C-M31
4x2 Cabina Doble 2.6l	UW3D-M31
4x4 Cabina Doble 2.6l	UW3E-M31
4x2 Cabina Doble 2.5l Diesel	UW3F-M31
4x4 Cabina Doble 2.5l Diesel	UW3G-M32

Fuente: MARESA

Elaboración: Gabriela Arias

Actualmente se ensamblan únicamente camionetas de marca Mazda en el país por esta ensambladora detallas a continuación:

Gráfico 40 Camionetas ensamblados por Maresa marca MAZDA

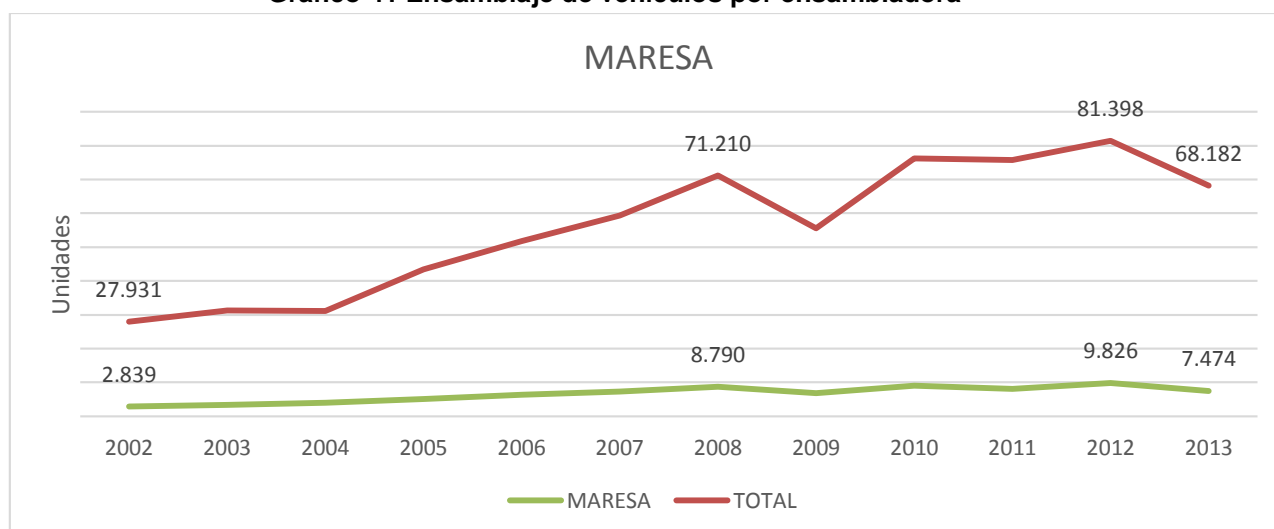


Fuente: MARESA

Elaboración: Gabriela Arias

La empresa Maresa ha tenido una tendencia constante, debido a que en el año 2002 se tuvo 2.839 vehículos ensamblados y únicamente se incrementó en 4.635 unidades para el año 2013, siendo la empresa que menos unidades ensambló en este periodo.

Gráfico 41 Ensamblaje de vehículos por ensambladora



Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Empresas autopartistas

Las partes y piezas nacionales que se incorporan en los vehículos ensamblados en la planta de Maresa, según información obtenida por el Ministerio de Industrias y Productividad para el periodo de análisis, estos proveedores han contribuido con los componentes de origen ecuatoriano que actualmente son incorporados dentro del proceso de ensamblaje realizado en el país, la lista de empresas se detalla a continuación:

Tabla 42 Proveedores empresa Maresa año 2013

MARESA		
Ciudad	Empresa	Producto
Quito	Elasto	asientos
Quito	Subensambles Automotores Del Ecuador-Ecuasambles	balde metálico, chasis
Quito	Axaquim Chemical S.C.C	diluyentes para pintura
Quito	Pf Group Sa	sellantes
	VIÑAMAGUA CUENCA BELARMINO	calcomanía
Quito	Espinoza Ruiz Luis Alfonso	varilla batería
Quito	Inmecca Industria Metalmeccanica	perno seguridad
Quito	Subensambles Automotores Del Ecuador	aro-llanta
Quito	Industria Full	tapicería, deflector de agua
Quito	Alfinsa	alfombras
Quito	Metaltronic	bastidor de chasis
Quito	Tridome	etiquetas
Quito	Elasto	asientos
Quito	Texticom	emblemas plásticos
Cuenca	Vanderbilt	resorte ballestas
Quito	Hernandez Del Salto Maritza Eliana-Bunker	alarma
Quito	Indima	escapes
Quito	Pf Group Sa	moquetas
Quito	Tecnividrio	vidrios laterales
Guayaquil	Lubrival S.A	aceites

Fuente: MIPRO⁵²

Elaboración: Gabriela Arias

Componente nacional por tipo de vehículo MARESA-año 2013

En base Acuerdo Ministerial 14 256 para determinar el componente nacional en el sector automotriz, se realizó el cálculo para el año 2013, en donde se cuantificó el monto total importado valorado en miles de dólares, calificado por el valor de cada pieza o parte incorporada al vehículo final provenientes del exterior, como también el monto total de partes y piezas incorporadas de origen nacional.

⁵² Esta información se obtuvo mediante la ficha detallada en el Anexo 11, recopilada por el Ministerio de Industrias y Productividad para el año 2013.

Tabla 43 Componente Nacional-MARESA año 2013

Modelo	Tipo De Vehículo	Total Importado USD	Total MOE USD	%Componente Ecuatoriano
MARESA MAZDA				
UW2W-M31	camioneta	10.806	3.958	26,81%
UW3D-M31		15.854	4.324	21,43%
UW3C-M31		13.573	3.667	21,27%
UW3F-M31		16.664	4.202	20,14%
UW3E-M31		17.223	4.279	19,90%
UW3B-M31		15.224	3.246	17,58%
UW2V-M31		10.778	2.165	16,73%
UW3G-M32		17.732	3.477	16,40%
TOTAL PROMEDIO				20,03%

Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

La camioneta con mayor componente nacional es la UW2W-M31 con el 26,81%, y la de menor componente nacional incorporado para el año 2013, es UW3G-M32 con el 16,40%.

Ventaja competitiva empresa MARESA

La empresa Maresa, al ser una ensambladora especialista únicamente en camionetas de marca Mazda, ha adquirido diversas ventajas competitivas que la diferencian con las demás empresas ensambladoras, entre ellas se encuentran la línea de negocio que cuenta esta empresa se compone de: proveedora (MARESA COLOMBIA), ensambladora (MARESA ENSAMBLADORA), distribuidora (MARESA DISTRIBUIDORA), arrendamiento de vehículos(MAREAUTO S.A), comercialización(MARESA CENTER), post-venta(MARESA SERVICE) ,distribución y comercialización (AUTOSHARECORP).

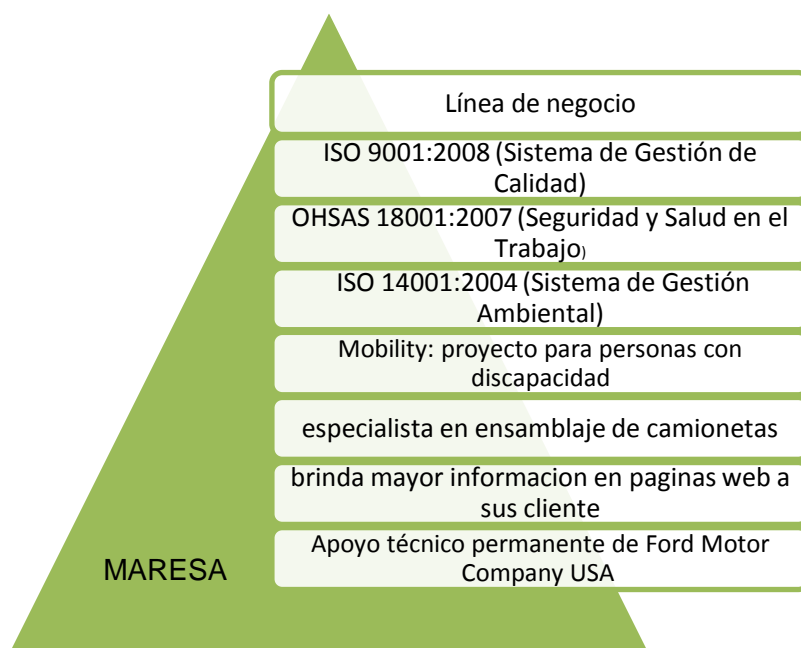
Además cuenta con la norma ISO 9001:2008(sistema de gestión de calidad), OHSAS 18001:2007 (seguridad y salud en el trabajo) e ISO 14001:2004(sistema de gestión ambiental).

El proyecto Mobility es un plan específico para personas con discapacidad, con este programa podrán acceder a vehículos libres de impuestos⁵³. El usuario del plan Mobility, además puede optar por un vehículo adaptado para su discapacidad y disfrutar de mayor comodidad y autonomía.

La empresa Maresa tiene el apoyo técnico permanente de Ford Motor Company USA, un convenio que sin duda ha beneficiado a la empresa ensambladora en término de capacitación de personal técnico y uso de tecnología implementada en el proceso de ensamblaje.

⁵³ *Según porcentaje de discapacidad.

Gráfico 42 Ventajas Competitivas MARESA 2013



Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

CIAUTO: La ciudad del Auto

Es un parque industrial autopartista que en el año 2013 inauguró su primera fase con la planta ensambladora de chasis y componentes. Esta empresa ensambladora se encuentra en la ciudad de Ambato e inició sus actividades con una inversión de USD 25 millones, con proyección de 50 millones más, para la terminación del Parque Industrial del Auto como se relata en el diario El Comercio (2013:1).

Esta empresa aprovechó la producción de guardachoques, asientos, componentes de cuero y plásticos, provenientes de la Asociación de Autopartistas de Tungurahua. Una de las empresas es Esprom fabricante de asientos en tapicería de cuero 100% materia prima ecuatoriana y de alta calidad. Con estos insumos se ensamblan los autos Haval H5 y Wingle en Ciauto, que se comercializan desde el año 2009 por Ambacar⁵⁴, destacando los modelos: Great Wall M4 - Great Wall C30 - Great Wall H5 - Great Wall H5 turbo - Wingle 5. Great Wall es la mayor empresa de fabricación de automóviles y camionetas de China, con más de 80.000 unidades exportadas a más de 50 países en el mundo (AMBACAR, 2015).

Esta empresa ensambladora, es la más reciente en el país, y se constituyó con el objetivo de entregar al mercado local un producto diversificado, gracias al apoyo y asesoramiento comercial de la empresa china Great Wall Motors Company Limited⁵⁵, en el ensamblaje de vehículos en el centro del país.

⁵⁴ Comercializadora ambateña de vehículos desde 1970. Actualmente distribuye vehículos de la marca Great Wall (vehículos chinos).

⁵⁵ Great Wall Motor Company Limited es el mayor fabricante privado de automóviles, empresa fundada en el año 1984, en Báoding, Hebei, República Popular China.

Empresas comercializadoras

La empresa comercializadora representante de las marcas Great Wall se muestra en la tabla 44.

Tabla 44 Empresa Comercializadora-MARESA año 2013

Representante de la marca	Marca
Ambacar Cía. Ltda.	Great Wall

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Ambacar es una empresa que nace en el año 1970. Actualmente es distribuidor y comercializador de la marca China Great Wall (ensamblada por Ciauto), sin embargo entre el período 2008 a noviembre de 2013 también comercializó vehículos de la marca BMW, BYD, Daihatsu, Fiat, Jcb, Lexus, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Sitom y Toyota.

Tabla 45 Autos ensamblados por Ciauto (unidades)

Año	Ensambladora	Camionetas	Suv's	Camiones	Total
2013	CIAUTO	349	396	101	846
TOTAL		349	396	101	846

Fuente: Datos AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Se ha ensamblado 846 unidades por la empresa Ciauto en el año 2013. Además se detalla los vehículos ensamblados por la misma a continuación:

Gráfico 43 Autos ensamblados por CIAUTO marca GREAT WALL



HAVAL H5



WINGLE

Fuente: AMBACAR-CIAUTO

Elaboración: Gabriela Arias

Empresas autopartistas

Las partes y piezas nacionales que se incorporan en los vehículos ensamblados en la planta de Maresa, según información obtenida por el Ministerio de Industrias y Productividad para el periodo de análisis, estos proveedores han contribuido con los componentes de origen ecuatoriano que actualmente son incorporados dentro del proceso de ensamblaje realizado en el país, la lista de empresas se detalla a continuación:

Tabla 46 Proveedores empresa Ciauto año 2013

CIAUTO		
Ciudad	Empresa	Producto
Ambato	Espron	esponjas
Ambato	Muebles Leon	guardachoques
Ambato	Promepell	Asientos de cuero
Quito	Metaltronic	bastidor de chasis
Quito	Indima	escapes
Quito	Fábrica de Material Friccion S.A Imfrisa	módulo de suspensión
Quito	Domizil	asientos
Quito	Tridome	etiquetas

Fuente: MIPRO⁵⁶

Elaboración: Gabriela Arias

Componente nacional por tipo de vehículo CIAUTO-año 2013

En base Acuerdo Ministerial 14 256 para determinar el componente nacional en el sector automotriz, se realizó el cálculo para el año 2013, en donde se cuantificó el monto total importado valorado en miles de dólares, calificado por el valor de cada pieza o parte incorporada al vehículo final provenientes del exterior, como también el monto total de partes y piezas incorporadas de origen nacional.

Tabla 47 Componente Nacional-CIAUTO año 2013

Modelo	Tipo De Vehículo	Total Importado USD	Total MOE USD	%Componente Ecuatoriano
CIAUTO				
Wingle Gasolina	camioneta	10.056	3.524	25,95%
Wingle Diesel		11.363	3.034	21,07%
HOVER H5	SUV	16.090	3.453	17,67%
TOTAL PROMEDIO				21,56%

Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

El auto ensamblado de mayor componente nacional es el Wingle Gasolina con el 25,95% y el de menor componente nacional incorporado es Hover H5 para el año 2013.

Ventaja competitiva empresa CIAUTO

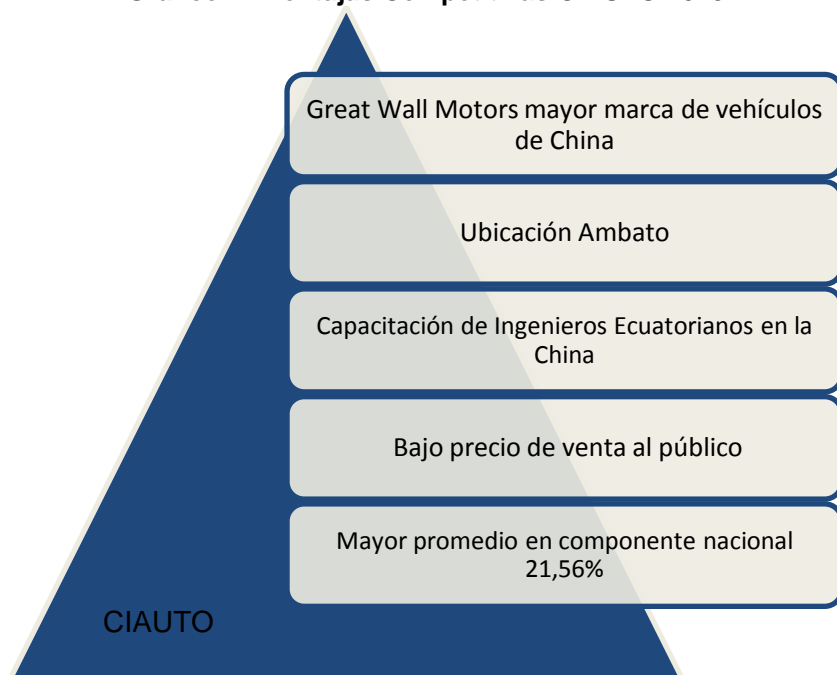
Aunque Ciauto es una empresa ensambladora relativamente nueva para el análisis de estudio se pueden mencionar algunas ventajas competitivas y comparativas con las demás empresas ensambladoras, en este sentido el hecho de que esta empresa se encuentre ubicada en la ciudad de Ambato ya se convierte en una ventaja comparativa, puesto que la misma puede aprovechar los bajos costos de mano de obra y materia prima para su proceso de ensamblaje.

⁵⁶ Esta información se obtuvo mediante la ficha detallada en el Anexo 11, recopilada por el Ministerio de Industrias y Productividad para el año 2013.

Además el apoyo de la empresa internacional Great Wall Motors siendo la primera marca de vehículos en China, siendo de esta manera que el precio de venta al público es menor comparando vehículos de las mismas características.

Es curioso notar que en el cálculo de componente nacional promedio para el año 2013, la empresa Ciauto es la de mayor porcentaje nacional con el 21,56%, con respecto al promedio de las tres ensambladoras, considerando que esta empresa ambateña solo oferta tres autos de ensamblaje nacional.

Gráfico 44 Ventajas Competitivas CIAUTO 2013



Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

En conclusión, para la ensambladora Omnibus BB se calculó un componente nacional promedio de 20,10%, con un 27,66% de partes y piezas ecuatorianas en el auto Aveo Emotion (el de mayor componente), le sigue la empresa Maresa con el 26,81% la camioneta UW2W-M31. En tercer lugar se encuentra la camioneta Wingle Gasolina con el 25,95% ensamblado por la nueva empresa Ciauto. Y en el cuarto lugar la empresa Aymesa con su automóvil Kia Rio con el 24,38% de componente nacional.

Y de los 24 vehículos ensamblados en ese año, el de menor valor agregado es el automóvil Kia Cerato con tan solo el 13,34% de componente nacional, este auto es ensamblado por Aymesa.

Capítulo III

Efectos nacionales

El último capítulo muestra los efectos nacionales de la evolución del componente nacional en el sector automotriz ecuatoriano, en términos de generación de empleo, inversión, capital humano, procesos tecnológicos e innovación y el incremento de ingresos por medio de recaudación tributaria o el ahorro por la disminución de importación del sector automotriz.

Se definirá un análisis basado en las políticas comerciales implementadas en el periodo de la investigación, para posteriormente formular las respectivas conclusiones y recomendaciones acerca de lo planteado.

Inversión

Es importante mencionar que la industria automotriz es una industria que requiere extensivo uso de capital y tecnología es por esto que la inversión que deben tener los operadores económicos es indispensable para este sector. En términos generales las empresas ensambladoras han invertido en los últimos años en inversión a largo plazo en procesos de producción, innovación de maquinaria, construcción de plantas, con el objetivo de generar rendimientos en un futuro, propiciando la calidad y eficiencia en sus procesos de producción y ensamblaje.

Entre los procesos de modernización y mejoramiento, la empresa Omnibus BB cuenta con una cabina de aplicación de color y barniz, y a partir del año 2001 se puso en operación la planta de pintura de las partes plásticas y en el periodo 2002-2005, se desarrolló el proyecto de modernización de la planta de suelda y ensamble que permitió mejorar la seguridad, calidad e incrementar la capacidad productiva (General Motors del Ecuador S.A. / Ómnibus BB Transportes S.A., 2011).

Por otro lado en el periodo 2007-2010, la empresa invirtió alrededor de USD 39 millones, recursos destinados al Centro de Repuestos Chevrolet, culminada en el año 2009, esta es una planta de tratamiento de agua y se complementa con el sistema contra incendios, con el fin de garantizar la seguridad e integridad de los trabajadores.

Por otro lado la empresa Maresa en el año 2010, con el fin de ocupar el otro 50% de su capacidad instalada y con de incluir nuevas marcas interesadas en ensamblar sus productos en Ecuador, se invirtió USD 10 millones, que fueron para la construcción de los galpones (El Universo, 2011).

Y para el año 2011 se invirtió USD 11 millones para la implementación del sistema de pintura ELPO, Maresa para la implementación de este sistema conto con la participación de un 35% de empresas nacionales y un 65% con la transferencia de tecnología extranjera (Ministerio de Industrias y Productividad, 2013).

La empresa ensambladora Omnibus BB ha manejado una política de inversión en infraestructura permanente, siendo así que para el año 2012 se ha invertido USD. 73 millones para la introducción de nuevos modelos para ser ensamblados en el Ecuador.

Tabla 48 Inversión de empresas ensambladoras ecuatorianas (millones de dólares)

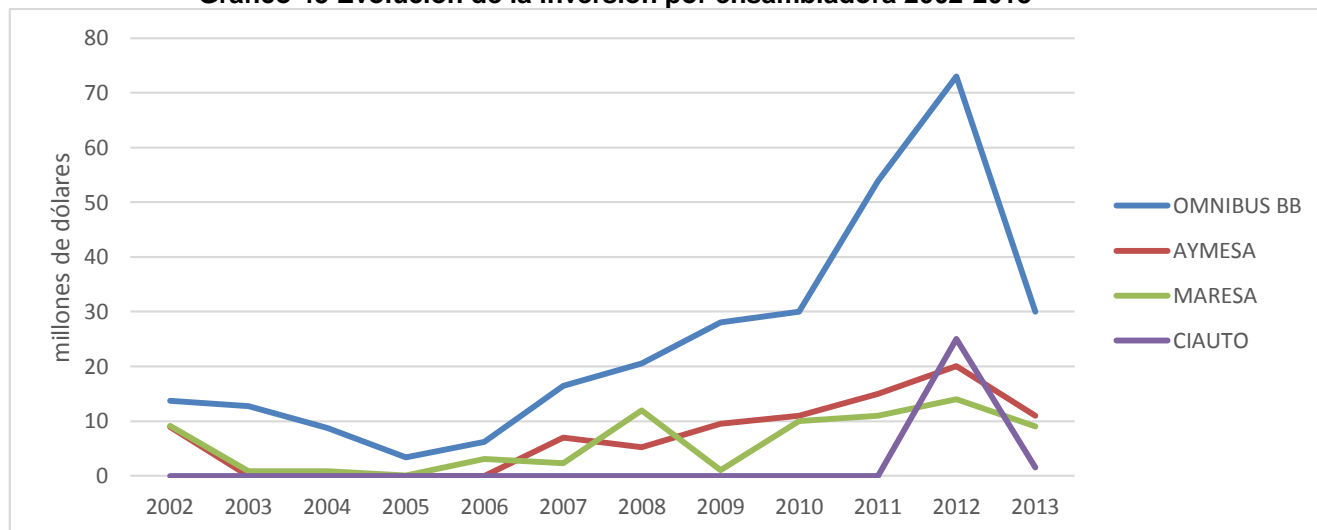
Año	Omnibus BB	Aymesa	Maresa	Ciauto
2002	13,74	8,9	9,1	-
2003	12,78	-	0,79	-
2004	8,76	-	0,79	-
2005	3,37	-	0,07	-
2006	6,21	-	3,08	-
2007	16,48	7	2,26	-
2008	20,54	5,2	12	-
2009	28	9,5	1	-
2010	30	11	10	-
2011	53,9	15	11	-
2012	73	20	14	25
2013	30	11	9	1,5

Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

La empresa ensambladora que más inversión ha realizado es la compañía Omnibus BB con un total de USD 73 millones, seguida por Aymesa una de las empresas que su inversión ha tenido una tendencia creciente de acuerdo al incremento de sus ventas y al éxito en el mercado nacional con un inversión de USD 20 millones, dirigidos fundamentalmente a la maquinaria y equipo, capacitación y tecnologías nuevas. Por su parte la empresa Maresa realizó una inversión total de USD15 millones y la nueva empresa Ciauto con una inversión de USD 1,5 millones, todos estos datos reportados en el año 2012.

Gráfico 45 Evolución de la inversión por ensambladora 2002-2013



Fuente: MIPRO

Elaboración: Gabriela Arias

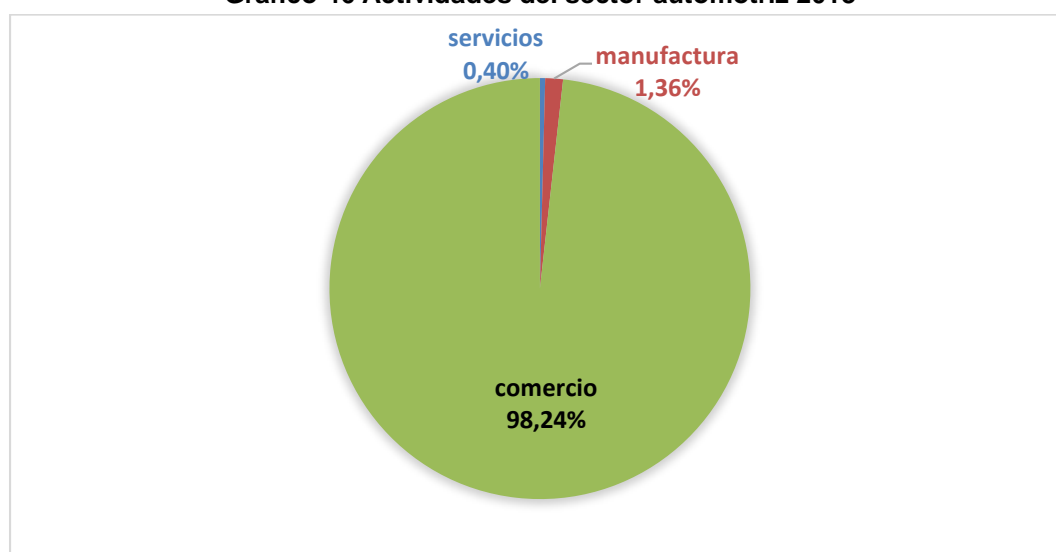
Empleo

A nivel nacional de acuerdo al Censo Nacional Económico 2010, existen 29.068 establecimientos dedicados a actividades de comercio automotriz, un 70% de estos establecimientos se dedican a la reparación y mantenimiento de autos y el 30% en su mayoría

son empresas dedicadas a la venta de partes y piezas de vehículos, además de la venta al por menor de combustibles y vehículos.

Adicional existen 118 establecimientos dedicados al alquiler de vehículos a nivel nacional.

Gráfico 46 Actividades del sector automotriz 2013



Fuente: Censo Nacional económico 2010, INEC

Elaboración: Gabriela Arias

Por otro lado según información proporcionada por la CINAIE, la empresa Omnibus BB genera 1.200 empleos para el año 2013, la compañía Maresa tuvo 790 trabajadores para el mismo año. Y por último la ensambladora Aymesa con 690 empleos para el año 2013 (Tabla 49).

Tabla 49 Número de empleos por ensambladora (unidades)

Año	Omnibus BB	Maresa	Aymesa	Total	Tasa de crecimiento
2007	1.167	372	290	1.829	-
2008	1.482	472	368	2.322	26,95%
2009	1.243	422	431	2.096	-9,73%
2010	1.445	578	478	2.501	19,32%
2011	1.499	585	594	2.678	7,08%
2012	1.272	767	687	2.726	1,79%
2013	1.200	790	690	2.680	-1,69%

Fuente: CINAIE

Elaboración: Gabriela Arias

En cuanto a Ciauto, inauguró su primera fase con la planta donde se ensamblan chasis y componentes en el año 2013. Esta planta genera en promedio 200 empleos directos y aproximadamente 800 indirectos según Datos oficiales de Ambacar.

En el año 2008 se obtuvo una tasa de crecimiento del 26,95% de empleos generados por estas tres empresas ensambladoras, sin embargo para el año 2013 disminuyó la tasa de crecimiento en 1,69%. el número de empleos.

Por otro lado, es importante analizar el rol de la industria automotriz como generadora de empleo, representa el 14% del personal ocupado del sector automotor con respecto a todas las industrias. Y el 2,5% del personal de la industria manufacturera pertenece a la industria

automotriz. Siendo el sector de mayor aporte el de fabricación de vehículos automotores (Ver Anexo 2).

Las características del personal que se ocupa en este sector el 82,4% son obreros y en su mayoría con el 83% son hombres (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2007).

Para el 2002 se registró, que el 14% de los empleos generados por el comercio corresponde al sector automotriz, con alrededor de 7.770 trabajadores y 197 establecimientos ubicados en todo el Ecuador. De todos estos trabajadores 3.980 personas se dedicaban a la venta directa de vehículos, 2.160 trabajadores a la venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores, 73 personas a la venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y sus partes, piezas y accesorios y 1.557 trabajadores a la venta al por menor de combustible para autos (Para más referencia ver Anexo 3).

El año que registró mayor número de personal ocupado en el sector, fue el 2008 con un total de 13.328 trabajadores y 241 establecimientos, lo que significó un incremento de 44 entidades involucradas en el sector.

Tabla 50 Personal ocupado sector automotor Vs personal ocupado total comercio años 2002-2010

Años	Actividad Económica	Nº establecimientos	Personal Ocupado	Personal SA⁵⁷	%
2002	TOTAL COMERCIO	1.009	57.324	7.770	14%
2003	TOTAL COMERCIO	1.032	56.987	7.821	14%
2004	TOTAL COMERCIO	1.147	62.716	9.700	15%
2005	TOTAL COMERCIO	1.168	69.326	10.425	15%
2006	TOTAL COMERCIO	1.156	80.253	10.567	13%
2007	TOTAL COMERCIO	1.178	95.515	11.543	12%
2008	TOTAL COMERCIO	1.190	98.600	13.328	14%
2009	TOTAL COMERCIO	1.225	104.785	12.757	12%
2010	TOTAL COMERCIO	1.236	114.080	10.952	10%

Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INEC) - COMERCIO INTERNO 2002-2010
Elaboración: Gabriela Arias

Mientras que para finales del 2010, los trabajadores del sector automotriz represento únicamente el 10% de los empleos en el comercio, con 10.952 personas y tan solo 150 establecimientos, esto se dio por la restricción de cupos en las importaciones de CKD, lo que provocó que varias empresas pequeñas cierren sus puertas.

En cambio el sector automotriz el personal ocupado en promedio representa el 2,5% del total de la manufactura en el Ecuador en términos de generación de empleo, entendiendo a manufactura al proceso de fabricación de un producto en general. Para el 2002 se generaron 3.733 fuentes de empleo y 39 establecimientos dedicados exclusivamente a la fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques, además de empresas dedicadas a la fabricación de accesorios partes y piezas.

⁵⁷ SA: Sector Automotriz

Tabla 51 Personal Ocupado Sector Automotor Vs Total Manufactura periodo 2002-2010

Años	Actividad Económica	Nº establecimientos	Personal Ocupado	Personal FA ⁵⁸	%
2002	TOTAL MANUFACTURA	1.487	147.883	3.733	2,52%
2003	TOTAL MANUFACTURA	1.487	145.584	3.611	2,48%
2004	TOTAL MANUFACTURA	1.514	148.380	3.394	2,29%
2005	TOTAL MANUFACTURA	1.489	157.629	3.839	2,44%
2006	TOTAL MANUFACTURA	1.481	167.825	4.137	2,47%
2007	TOTAL MANUFACTURA	1.531	172.681	4.610	2,67%
2008	TOTAL MANUFACTURA	1.460	173.770	4.420	3,45%
2009	TOTAL MANUFACTURA	1.484	190.876	4.480	2,35%
2010	TOTAL MANUFACTURA	1.412	190.876	3.935	2,06%

Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS (INEC) - Manufactura y Minería – 2002-2010

Elaboración: Gabriela Arias

El año 2007 fue el año donde se empezó a contratar más gente en la industria automotriz puesto que se proponía desarrollar la industria local, y se contaba con 4.610 empleos y 41 establecimientos.

Mientras que para el 2010, se disminuye la generación de empleo llegando únicamente a tener 3.935 personas dedicadas a la fabricación de vehículos automotores, una disminución de 675 empleos en tan solo el transcurso de tres años.

Es importante mencionar que dentro del sector existen varias actividades, entre estas están el ensamblaje nacional, exportación, importación y comercialización de autos. Producción nacional de llantas, a través de almacenes, negocios y vulcanizadoras. Producción nacional de autopartes, reparación mecánica, enderezado y pintura, venta de lubricantes y aditivos.

Adicional a esto, también se tiene la necesidad de operaciones de financiamiento brindada por bancos, ventas de pólizas de seguros para vehículos, dispositivos de seguridad y rastreo. Venta de combustible, además de generar la contratación de otros servicios como publicidad, entre otros. Lo que pone en evidencia una vez más, el encadenamiento de empleos que se genera en la economía del país por medio de este importante sector.

Capacitación y capital humano

El talento humano ha sido un pilar fundamental para el desarrollo y funcionamiento de una industria, por lo que la AEADE tiene la iniciativa de mantener y motivar los conocimientos de los agentes involucrados en este sector. Durante ya diez años se ha mantenido diseñando programas de capacitaciones acorde a las necesidades del sector.

Durante el año 2013 la AEADE realizó 33 eventos de capacitación, entre cursos y programas de 672 horas, de las cuales 136 empresas fueron las participantes con la asistencia de 817 personas.

Programas como Alta Gerencia Y Competencias Directivas, dictada por IDE BUSSINESS SCHOOL-AEADE, Fortalecimiento Sectorial Automotriz CFN-AEADE, Nuevos y Seminuevos-Profit Center JOMAR RABELLO, Innovación en Publicidad BTL Y Redes Sociales Tendencias

⁵⁸ FA: Fabricación de Autos

y Alineación en la industria automotriz dictada por Carlos Sicurello (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2013).

Tabla 52 Cobertura de capacitación AEADE

Años	2009	2010	2011	2012	2013
Participantes	192	343	276	362	817
Nº Eventos	11	24	17	18	33
Horas	220	520	349	316	672
Empresas	18	22	30	70	136

Fuente: AEADE Anuario 2013

Elaboración: Gabriela Arias

Como se observa en la tabla 52, se incrementó el número de eventos pasando de 11 eventos a 33 en 5 años, además las horas de los eventos para el año 2013 fueron de 672 horas de capacitación. Es importante concluir que cada vez son más las empresas interesadas en adquirir conocimientos a través de la capacitación para sus trabajadores, de esta manera mejorar el capital humano que interviene en el sector.

La empresa ensambladora Omnibus BB, con el objetivo de consolidar los procesos de crecimiento profesional y capacitación de la atención a los clientes, se han creado varios programas y alianzas estratégicas, como lo es el convenio con la Universidad San Francisco de Quito, tiene una duración de 268 horas de entrenamiento, segmentadas en cinco módulos permiten obtener la certificación en liderazgo comercial. Para el año 2011, se realizó una inversión de USD 250 mil para estos fines.

Además mantiene un programa de capacitación interna para todos sus empleados, llamado Sistema Global de Manufactura, este se desarrolla con el fin de que todos los trabajadores tengan un nivel de conocimiento adecuado de acuerdo de su puesto de trabajo. El promedio de horas al año es de 15 horas aproximadamente.

Gráfico 47 Sistema Global de Manufactura-Omnibus BB

Principio GMS	Tema Del Curso
Estandarización	Proceso de estandarización
	identificación de desperdicios
	trabajo estandarizado cíclico
	administración visual, señalización general y seguridad industrial
	auditorías a todo nivel
	trabajo estandarizado no cíclico
	gerenciamiento por takt time
Hecho Con Calidad	PTR(pruebas técnicas para definir un piloto)
	Análisis lógico de solución de problemas
	OPERATION RED
Mejora Continua	plan de negocios
	ANDON roles y responsabilidades
	Cultura BIO III
Tiempos Cortos De Respuesta	TCR(etiquetado, material no conforme)
Involucramiento De La Gente	gestión de desempeño y desarrollo
	entrenamiento para instructores T3
	cultura GM(misión, visión, valores y prioridades culturales)
	Induccion puesto de trabajo

Fuente: AEADE Anuario 2013

Elaboración: Gabriela Arias

La empresa Aymesa, de igual manera se preocupa por la capacitación profesional y técnica de todo su personal, siendo así que se han realizado conferencias por medio de Instructores Extranjeros.

En la ciudad de Quito, en el año 2009 se realizó un congreso para técnicos de Latinoamérica y concesionarios, para la capacitación técnica y práctica sobre la nueva tecnología Diesel Common Rail Diesel Injection, esta tecnología busca mayor eficiencia, menos contaminación y mayor rendimiento por galón. Para este programa formulado por Kia Motors Ecuador para la capacitación se invirtió USD 200 mil al año.

En el año 2013, el personal de servicio al cliente, técnicos, jefes y asesores de la red de concesionarios, recibieron en el mes de diciembre una capacitación en procesos de diagnósticos y calidad, con el fin de mejorar la calidad del servicios para todos sus clientes, priorizando su filosofía "Family Life Care".

Por su parte, la empresa Maresa considera que el desarrollo de un aprendizaje sostenido y constante es importante para el desarrollo de cada actividad dentro de su empresa. Y se basan en varios elementos para la capacitación técnica y de inteligencia emocional, que la realiza por medio de un plan anual de actividades.

- La continuidad de la formación académica alcanzando el tercer nivel
- Una segunda carrera universitaria
- Tener un mentor al cual se lo reconozca como una guía de gran nivel en su profesión
- Lectura de libros y artículos.
- Lectura de casos y desarrollo analítico de los mismos.
- Asistencia a reuniones gerenciales donde la intervención con niveles superiores resulte aprendizaje.
- Participación en conversatorios donde intervengan ejecutivos más experimentados y tratan temas de interés.
- Asistencia a foros y paneles (Corporación Maresa, 2013).

Es importante mencionar, que aún queda mucho por hacer en términos de capital humano, puesto como se ha notado en el desarrollo de la investigación, las empresas ensambladoras solo se han enfocado en capacitaciones de puestos administrativos, marketing y ventas y en muy poco en conocimiento técnico. Se debería generar programas de capacitación continua que optimicen los procesos de producción y que garantice personal técnico de calidad.

Tecnología e innovación

Es importante mencionar que los países pioneros en la industria automotriz y la constante innovación tecnológica obligo a las transnacionales automotrices a exportar el capital productivo, que ya se considera obsoleto en los países centrales, hacia los países periféricos en donde dicha tecnología podía revalorizarse. Ese es el caso de Ecuador que se ha convertido en un receptor de un proceso tecnológico que no transformada nada, esto es el ensamblaje que utiliza la materia prima elaborada en otros países para ser soldada y adecuada para un automóvil (Carbajal Suarez, 2010).

En el Ecuador las empresas transnacionales asumen el papel al importar los conjuntos de CKD de otros países periféricos como Brasil (donde se encuentra la filial más grande General Motors).

Sin embargo, la tecnología e innovación del sector automotriz a nivel global en la producción de vehículos pueden ser orientadas o vistas de muchas maneras. Como lo definen el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones en su Informe del 2013, existen tecnologías orientadas a la seguridad como la incorporación de alarmas, airbags y cinturones de seguridad.

Otras orientadas al confort, como un control climático dentro del auto, distribución y espacio más cómodo para las personas dentro del auto. Tecnologías orientadas al cuidado y preservación del medio ambiente como por ejemplo sistemas de motores más eficientes y durables e incluso menos contaminantes, vehículos híbridos o eléctricos.

En el Ecuador las ensambladoras han ido implementando y desarrollando su propia tecnología, según sus necesidades y posibilidades económicas. Es importante mencionar que a partir del año 2002 hasta el año 2013, se ha reflejado un panorama diferente en el transcurso de estos 12 años en términos de tecnología e innovación aplicado en el sector automotriz (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador , 2002).

Sin embargo, es importante mencionar que esto no solo depende de las decisiones de las empresas automotrices ecuatorianas, sino más bien de los intereses regionales y la influencia de multinacionales para desarrollar planes de negocios. Es indispensable el apoyo de empresas grandes y con experiencia en el mercado para la transferencia de tecnología.

En el estudio de Competitividad Industrial del Ecuador, se demuestra que el sector automotriz ha contribuido con la fabricación de productos de mediana tecnología, representando la mitad de las exportaciones de mediana tecnología en el Ecuador.

La ensambladora OM-BB ha sido la empresa que se ha destacado en inversión de tecnología e innovación en sus productos. Desde el año 2010, ha aprovechado su red y concesionarios locales y extranjeros, y ha invertido 30 millones, mientras que en el año 2012 y 2013 han invertido 70 millones con el fin de incorporar mayor tecnología en todos sus productos, generando mayor valor agregado y haciendo sus productos más competitivos a nivel regional.

Esta inversión es dirigida para la construcción de la nueva planta de pintura, la modernización y tecnificación de la planta para la introducción de nuevos modelos. Y para el 2015 se inaugurará la última etapa de la planta de pintura a base de color y barniz de carrocerías (GM OBB, 2015).

Además se invertiría para próximos años en ensamble local de sistemas de suspensión, ejes diferenciales, cinturones de seguridad, radiadores y aires acondicionados para mejorar la seguridad y confort de los vehículos ensamblados (Meléndez, 2013, pág. 35).

En contraste AYMESA, en el 2012 inauguró la primera planta ensambladora de camiones con una inversión de 5 millones, con el apoyo de la multinacional Hyundai Motor Company. Y para los próximos años se inaugurará la planta en Manta con una inversión de 70 millones aproximadamente (El Comercio , 2012).

Mientras que MARESA para el 2013 también inauguró en su planta ensambladora, el proceso de Cataforesis (ELPO) en sus instalaciones de pintura para las carrocerías de vehículos. Esto se obtuvo con una inversión aproximada de 9 millones, y conto para su funcionamiento con la

cooperación de empresas nacionales en un 35% y la captación de tecnología extranjera en un 65% (El Comercio , 2013).

Esta incorporación del proceso de pintura cuenta con tecnología de punta, lo cual garantiza la calidad y durabilidad de los productos ensamblados por esta empresa. En la actualidad, MARESA se maneja bajo certificaciones como: Normas Internacionales como son ISO 9001:2008 (Sistema de Gestión de Calidad), OHSAS 18001:2007 (Seguridad y Salud en el Trabajo) e ISO 14001:2004 (Sistema de Gestión Ambiental) (MARESA, 2014).

En cuanto a CIAUTO, inauguró su primera fase con la planta donde se ensamblan chasis y componentes en el año 2013. Esta ensambladora ha sido la empresa más beneficiada con el proceso de transferencia de tecnología de Great Wall Motors, empezando con el diseño de la distribución de los procesos productivos, la capacitación directa de personal ecuatoriano en China, y la inspección y aprobación de los componentes nacionales para su respectiva venta.

La empresa Aymesha en términos de seguridad incorpora en sus productos tecnología de freno y airbag para el conductor, ofrece a sus cliente la tecnología K-tronic que permite al conductor que cambie rápidamente las marchas de un auto y la propuesta de Kia Tech tiene como objetivo brindar la información total a su conductor y usuarios, los manuales en forma de video.

Y con respecto al cuidado ambiental utilizan tecnología Eco-Dynamics significa que el sistema del motor, la transmisión, la aerodinámica del vehículo, los neumáticos, el material de los asientos, su diseño, la dirección, entre otros aspectos contribuyen al cuidado del medio ambiente, generando ahorro de combustible y bajas emisiones de CO2 (Ver tabla 53).

Por su parte la empresa Omnibus BB, para brindar seguridad a sus usuarios, han incorporado en sus modelos ensamblados un sistema vía satélite y celular, permitiendo el monitoreo directo del auto, este sistema se lo conoce como ChevyStar Connect. Con respecto a la comodidad sus productos son incorporados bloqueo central y eleva vidrios eléctricos y ofrece a sus clientes manuales del conductor incorporando información con respecto al cuidado ambiental.

Tabla 53 Características de tecnología e innovación por ensambladora-2013

Ensambladora	AYMESA		OMNIBUS BB		MARESA		CIAUTO	
Modelo	Sportage		Aveo Emotion		BT50		H5	
Seguridad	Tecnología de freno	Airbag conductor	Airbag para el conductor	ChevyStar Connect	Sistema MAIDAS	Triple H	Doble airbag	Carrocería de deformación programada
Comodidad	Tecnología K-tronic	Kia Tech	Bloqueo central	Eleva vidrios eléctricos	Estructura de canales	Disposición amplia de carga	Mandos del radio al volante	Sensor de lluvia
Cuidado ambiental	Eco-Dynamics		Manual del conductor y cuidados ambientales		ND		ND	

Fuente: Empresas ensambladoras

Elaboración: Gabriela Arias

Maresa en su modelo BT50, ha incorporado el sistema MAIDAS un sistema de seguridad absorción y distribución de impactos y protección en el caso de impactos laterales, además de contar con el sistema Triple H que protege la cabina con una estructura rígida y barras laterales. Además para comodidad de sus usuarios sus productos cuentan con estructura de canales y disposición amplia de carga en sus camionetas.

Por último Ciauto, el auto Suv H5 en términos de seguridad incorporó doble airbag y en sus modelos ensamblados, tienen deformación programada en el caso de impactos, además para la comodidad de sus clientes sus modelos tienen mandos de radio al volante y sensor de lluvia.

Recaudación Tributaria

Para el año 2012 entró en vigencia una reforma tributaria, en la cual se incrementó el porcentaje del 2% al 5% en el impuesto a la Salida de Divisas, lo que provocó la disminución la demanda de vehículos de lujo por sus altos precios, y su demanda se inclinó por vehículos básicos y menos costosos (Servicio de Rentas Internas, 2015).

Tabla 54 Recaudación de ICE Vehículos

Año	Impuesto	Millones de dólares
2002	ICE Vehículos	14,74
2003	ICE Vehículos	14,02
2004	ICE Vehículos	11,96
2005	ICE Vehículos	16,90
2006	ICE Vehículos	6,00
2007	ICE Vehículos	11,24
2008	ICE Vehículos	27,16
2009	ICE Vehículos	39,38
2010	ICE Vehículos	54,92
2011	ICE Vehículos	55,98
2012	ICE Vehículos	72,67
2013	ICE Vehículos	83,76
TOTAL		408,72

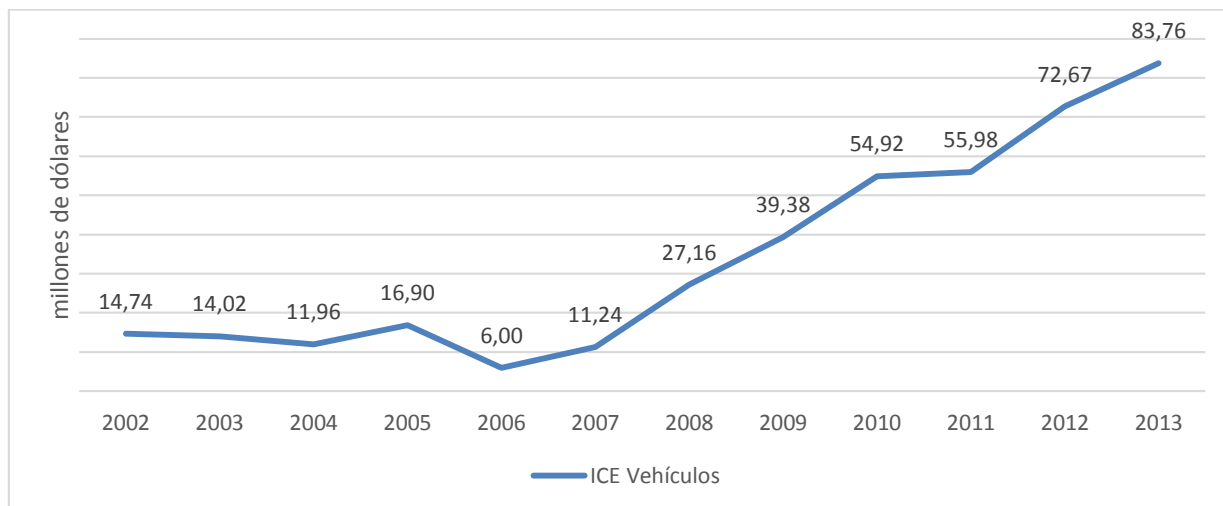
Fuente: (Servicio de Rentas Internas del Ecuador , 2002-2013).

Elaboración: Gabriela Arias

Con respecto a la recaudación del ICE de vehículos como se muestra en la tabla 54, en el año 2002 se recaudó USD 14,7 millones, mientras que para el año 2013 se logró una recaudación de USD 83,76 millones, lo que significó un incremento de USD 60 millones en los 12 años. Por otro lado el año de menor recaudación fue el año 2006, debido a que se recaudó únicamente USD 6 millones según datos del Servicio de Rentas Internas. En promedio para el periodo de análisis se ha recaudado USD 408,7 millones por impuesto ICE.

Además con se puede observar en el grafico 48, una tendencia creciente en la recaudación de ICE en vehículos, lo que significa mayores ingresos para el país, por la compra de vehículos importados.

Gráfico 48 Evolución de la recaudación tributaria de ICE vehículos 2002-2013



Fuente: (Servicio de Rentas Internas del Ecuador , 2002-2013).

Elaboración: Gabriela Arias

Además de la implementación de varias reformas tributarias e impuestos, la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del Estado ha logrado el aumento de ingresos para la economía ecuatoriana. Esta ley buscada direccionar y organizar los ingresos del estado de una manera eficiente, y establece el impuesto ambiental a la contaminación vehicular en especial a todos los autos de mayor cilindraje y vehículos antiguos.

Tabla 55 Cobertura de capacitación AEADE

Año	Impuesto	millones de dólares
2012	Impuesto Ambiental Contaminación Vehicular	95,77
2013	Impuesto Ambiental Contaminación Vehicular	114,81

Fuente: (Servicio de Rentas Internas del Ecuador , 2002-2013).

Elaboración: Gabriela Arias

Según datos del Servicio de Rentas Internas se ha recaudado por concepto de impuesto ambiental contaminación vehicular, propuesto en la Ley de Fomento en el año 2012 un valor de USD 95,7 millones y para el año 2013 un total de USD 114.8 millones, un valor que esperan que disminuya con el paso del tiempo a favor de la conservación ambiental.

Efecto de incremento de componente nacional

El ahorro generado por el incremento de componente nacional en el ensamblaje de autos, se lo definió como la diferencia de la importación de CKD en millones de dólares. Es por esto que se interpreta que el Ecuador ahorro en el año 2009 un total de USD.163 millones.

Para el año 2011 por esta medida adoptada por las empresas ensambladoras al incorporar partes y piezas ecuatorianas con un total de 31%, el país ahorro USD.15 millones, rubro correspondiente a que el país dejo de importar CKD.

Y en el año 2013, con un componente nacional de 27%, el Ecuador ahorro USD.121 millones, correspondiente al ahorro generado por la industria automotriz ecuatoriana.

Tabla 56 Ahorro por el incremento del componente nacional (dólares)

Variables/Años	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Producción Nacional En Usd	1.291.099.040	1.630.352.950	1.196.339.452	1.827.302.928	1.578.862.835	2.186.838.668	1.949.596.108
Importaciones De CKD. CIF Usd	134.874.610	677.906.400	514.789.393	739.459.483	724.227.882	835.781.699	713.927.749
Componente Nacional	9%	29%	30%	29%	31%	28%	27%
Ahorro Del País	-	543.031.790	(163.117.007)	224.670.090	(15.231.601)	111.553.817	(121.853.950)

Fuente: AEADE Anuario 2013

Elaboración: Gabriela Arias

Si bien es cierto el ahorro que genera dejar de importar no es sostenido, debido a que si en unos años ahorro en otros gasto más como se observa en la tabla 56, esto nos muestra que el sector automotriz ecuatoriano si está creciendo en términos de valor agregado; es decir que para los años de análisis si se percibe un cambio en la estructura para la producción de un vehículo nacional.

Siendo así, que pasar un 8% de componente nacional en años anteriores, ahora se puede decir que existen varias partes y piezas que conforman un 27% del componente nacional en el ensamblaje de un vehículo local. Esto nos da síntomas de mejoramiento en la industria nacional de vehículos y además en términos de generación de valor agregado en el país.

Si bien es cierto aún falta mucho por hacer dentro del contexto de “cambio de matriz productiva”, por lo que el Ecuador no es un productor de vehículos, sin embargo hay ya un claro indicador de que en el país si se puede aprovechar los componentes nacionales, y elaborar productos competitivos a nivel regional.

Además es importante considerar el freno ante el dinamismo del sector frente a las políticas de limitación de cuotas y medidas arancelarias, puesto que esto restringe el desarrollo de la industria como lo hemos demostrado a lo largo del análisis.

Por ultimo hablar de una industria automotriz desarrollada aún es una analogía, puesto que la comparación entre industrias de países desarrollados sin duda es abrumadora. Para ello se espera seguir varios elementos como la innovación, inversión, capacitación y conocimiento, para que la industria ecuatoriana siga creciendo en beneficio de la economía nacional. La industria automotriz se encuentra al inicio de un desarrollo que tiene un largo camino por recorrer.

Conclusiones

La recopilación teórica ayudó a identificar los lineamientos de la teoría del comercio internacional y sus efectos en la economía. Por tanto, la complementariedad de estos autores generó un panorama claro acerca de las oportunidades del comercio, la formulación de políticas comerciales y sobre todo las estratégicas que conduzca a mejores resultados en términos de matriz productiva con valor agregado. El MIPRO por medio de la Resolución N°14 256, expide la metodología para el cálculo de componente nacional misma que se la considera como un mecanismo oportuno para el desarrollo industrial en el sector automotor. De esta manera, el comportamiento del componente nacional ha tenido una tendencia creciente desde el año 2007 hasta el año 2011; de ahí en adelante la tendencia se ha mantenido constante hasta el año 2013.

Por ensambladora en el año 2013, la que mayor componente nacional promedio ha tenido es la empresa CIAUTO con 21,56%, seguida por OMNIBUS BB con el 20,10%, luego MARESA con el 20,03% y por ultimo AYMESA con el 18,18%. Por su parte, el automóvil que se ensambla con el mayor componente nacional es el AVEO EMOTION, con el 27,66% de partes y piezas nacionales.

Bajo las experiencias obtenidas en la investigación, la evolución de la balanza comercial ha sido deficitaria en todo el periodo de análisis. En todos los años las importaciones han superado a las exportaciones de autos terminados. En el año 2013 la composición de las ventas representó un 51% de vehículos importados y un 49% correspondiente a vehículos ensamblados dentro del país.

El análisis del marco legal, el Plan Nacional del Buen Vivir, y la identificación de las políticas comerciales, han propiciado el ambiente necesario para la incorporación de componente nacional ecuatoriano. Sin embargo, las restricciones y limitaciones en la importación de CKD han frenado las actividades de las empresas ensambladoras, puesto que existen partes y piezas importadas que aún son indispensables para la producción de vehículos en el Ecuador.

De igual manera se ha incentivado la incorporación de componente nacional por medio del COMEX con la Resolución N° 65, que establece el arancel a pagar por CKD según el porcentaje de incorporación de producto ecuatoriano incorporado. No obstante, existe un vacío legal, debido a que no se aplicado aun la metodología en el sector.

Se concluye que el valor agregado dentro de la cadena de producción de un auto se encuentra en la línea de ensamblaje (armado, pintura y montaje), es decir partes y piezas complementarias. Pese a esto, la industria depende en un 87% de partes y piezas importadas.

Se ha evidenciado un aporte considerable a la economía ecuatoriana por parte del sector automotriz. Siendo éste sector un potencial generador de empleo, intensivo en el uso de tecnología, de inversión continua, y un sector atractivo de recaudación tributaria. En este sentido el sector recaudó un total de USD. 408,7 millones por concepto de ICE y de impuesto ambiental por contaminación vehicular se recaudó USD. 114 millones.

El aumento de la incorporación de componente nacional, ha generado un ahorro en varios años en el país, en el año 2009 se ha generado un ahorro por la disminución de partes y

piezas importadas de aproximadamente USD. 163 millones y en el año 2011 se generó un ahorro de USD. 15 millones.

Además para el año 2013, con un componente nacional de 27%, el Ecuador ahorró USD. 121 millones, correspondiente al ahorro generado por la disminución en la importación de CKD. El uso de partes y piezas ecuatorianas han desplazado la importación de las mismas, aprovechando la producción de empresas proveedoras nacionales en los últimos 6 años del periodo analizado.

Consecuentemente al aumento de componente nacional que se dio en el año 2008, el empleo se calculó una tasa de crecimiento de 26,95% promedio en las empresas ensambladoras, empleos directos que se incrementaron en OMNIBUS BB de 1.167 a 1.482, en MARESA de 372 a 472, en AYMESA de 290 a 368. De igual manera los empleos directos generados en el año 2010 tuvieron una tasa de crecimiento de 19,32%. Sin embargo, para los siguientes años se mantiene la generación de empleo directo al ensamblaje llegando en el 2013 tener 2.680 plazas en total.

Por otro lado, la inversión por parte de las empresas ensambladoras en el periodo de análisis ha tenido una tendencia creciente a partir del año 2007. Siendo OMNIBUS la empresa con mayor inversión en el país, con USD. 30 millones, AYMESA con una inversión de USD. 11 millones, MARESA con USD. 9 millones y CIAUTO con USD. 1,5 millones, en el año 2013.

En términos generales, la proyección y visión que han tenido las políticas comerciales y económicas por parte del Gobierno dentro del contexto de “cambio de matriz productiva”, y la activa participación de las empresas ensambladoras han dado claro indicador de que en el país sí se puede aprovechar las oportunidades adquiridas por cada uno de estos actores.

Sin duda alguna, se ha verificado que el sector automotriz, en especial los automóviles que contienen mayor componente nacional, han generado un efecto multiplicador en la economía ecuatoriana; con respecto al empleo, la inversión, genera ingresos al país, mejora la competitividad, mejora las capacidades y potencia el capital humano, económico y social.

Finalmente, se concluye en esta investigación el mejoramiento de la industria automotriz nacional con un incremento de valor agregado en sus productos. Sin embargo, hay un diagnóstico claro de las limitaciones de las empresas ensambladoras y a la participación de las empresas autopartistas, lo que impide la incorporación periódica de componentes nacionales, limitando a un crecimiento sostenido y constante en este sector.

Recomendaciones

Se recomienda al Ministerio de Industrias y Productividad, implementar su metodología para el cálculo del componente nacional en el sector automotriz, desde años anteriores. A fin de poder evaluar y comparar los avances de un sector determinado en términos de valor agregado.

A las empresas ensambladoras del sector, realizar conferencias acerca de los componentes incorporados en sus productos, y a la vez, promocionar e incentivar a los consumidores para la compra de vehículos de producción nacional, sobre todo informar acerca de las características que tiene un producto ensamblado en el país.

A las empresas autopartistas, aprovechar el ambiente óptimo para generar valor agregado, priorizando la inversión en la producción de partes y piezas de origen nacional. Convirtiéndose en operadores competitivos, de calidad, con el fin de optimizar el proceso de ensamblaje de autos a nivel nacional.

A los agentes de política pública, deben tomar en cuenta que el fortalecimiento de esta industria debería ir de la mano con las políticas ambientales que respalden el buen funcionamiento de la misma.

Desagregando en políticas comerciales, se recomienda evaluar el estado del sector automotriz para la formulación de políticas coherentes a la realidad del sector automotor, considerando la capacidad de la industria, y facilitando la captación de tecnologías externas.

Priorizar la inversión destinada a investigación y desarrollo, relacionados a temas técnicos del sector automotriz. De esta manera captar el conocimiento y experiencia de productores especialistas de automóviles en el mundo.

A los actores, instituciones y gremios del sector realizar investigaciones sobre la situación del sector automotriz, dirigido a un análisis específico sobre componente nacional.

Referencias Bibliográficas

- Acuerdo Ministerial N°14 256 . (2013). *Metodología de calificación de componente nacional y su porcentaje incorporado y de cálculo del Material Originario Ecuatoriano (MOE) a ser aplicado en el registro y operación de empresas ensambladoras*. Quito: Ministerio de Industrias y Productividad .
- AMBACAR. (abril de 2015). *Great Wall Motors Company Limited*. Obtenido de <http://www.ambacar.com/>
- Appleyard, D., & Field, A. (2003). ***Economía Internacional***. Bogotá: McGraw Hill.
- Arica Auto Import. (Enero de 2015). Obtenido de <http://www.aricaautoimport.cl/Vehiculos/SUV.aspx>
- Asamblea Nacional. (2008). *CONSTITUCION DEL ECUADOR* (Vol. Sección Séptima : Política Comercial). Alfaro Montecristi. Obtenido de http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador . (2014). *IMFORMA9*. Quito. Obtenido de http://www.aeade.net/web/images/stories/mayo/AEADEINFORMANo9_1314.pdf
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2013). *Anuario 2013*. Quito. Obtenido de http://aeade.net/web/images/stories/catalogos/ANUARIO2013_interactivo.pdf
- AYMESA. (25 de octubre de 2014). *AYMESA "La primera ensambladora de vehiculos del Ecuador"*. Obtenido de <http://www.aymesa.ec/index.php/es/empresa>
- Banco Central del Ecuador . (Lunes de diciembre de 2014). *Consulta de total por Nandina-País*. Obtenido de http://www.portal.bce.fin.ec/vto_bueno/comercio/consultaTotXNandinaPaisConGrafico.jsp
- Banco Central del Ecuador. (2008). ***Evolución del Volumen de Crédito y tasas de Interés del Sistema Financiero Público y Privado***. Quito: Boletín mensual N°23.
- Banco Central del Ecuador. (2011). *Evolución del Volumen del Crédito*. Quito: Boletín Mensual N°3.
- Banco Central del Ecuador. (Martes de Enero de 2015). *Información Estadística Mensual No.1955*. Obtenido de <http://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>
- Banco Central del Ecuador. (2015). *Información Estadística Mensual No.1957*. boletín IEM 1950 de Agosto 2014, en cumplimiento a lo dispuesto en el Código Orgánico Monetario y Financiero (Registro Oficial N° 332 – Viernes 12 de septiembre de 2014)., Quito. Obtenido de <http://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2002). ***El proceso de formulación de la política comercial***. Buenos Aires. doi:I.S.B.N 950-783-124-4

- Banco Mundial. (2005). **Global Economic Prospects. Trade, Regionalism and Development.**, (pág. 22). Washington.
- Bardellini, J. O. (Octubre de 2005). *Análisis del Sector Automotor Ecuatoriano*. Obtenido de <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Apuntes/ae50.pdf>
- Brezis, Krugman, y Tsiddon. (1993.). **Leapfrogging in International Competition: A theory of Cycles in National Technological Leadership**. *American Economic Review*, 1211-1219.
- Burgos, J. (2009). Historia E Importancia Del Transporte Terrestre en el Ecuador. Obtenido de <http://es.slideshare.net/cabodero76/historia-e-importancia-del-transporte-terrestre-en-el>
- Cabrera, F. (2013). **Finalizó el Convenio Automotor Andino ¿y ahora, que?** *Revista Gestión* N°191, 27.
- Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador . (2002). **Tecnología e innovación del sector automotriz**. *Revista CINA E* N°13.
- Camara de la Industria Automotriz del Ecuador. (2014). Desarrollo, Retos y Modernización de la Industria Automotriz Ecuatoriana. (págs. 4-5). Ambato: Superintendencia de Control de Poder de Mercado. Obtenido de <http://www.scpm.gob.ec/wp-content/uploads/2014/10/Juan-Bermeo.pdf>
- Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador. (lunes de enero de 2015). **RESOLUCIONES COMEX**. Obtenido de <http://www.cinae.org.ec/index.php/norm/comex/resolucion-por-ano>
- Cañas, Arias, & et all, .. (2013). **La Transformación productiva como mecanismo para diversificar el comercio internacional del Ecuador**. Quito: Proyecto de Investigación- Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- Carbajal Suarez, Y. (2010). **Sector Automotriz: Reestructuración Tecnológica y Reconfiguración del Mercado Mundial**. Paradigma Económico.
- Carrasco, J. (2013). **Empresa Ecuatoriana vende buses a Haití**. *Revista Gestión* N°171, 42.
- Centro de Comercio Internacional. (Lunes de agosto de 2014). Obtenido de <http://www.intracen.org/pais/ecuador/>
- Centro de Comercio Internacional. (Lunes de Marzo de 2015). Obtenido de <http://www.intracen.org/pais/ecuador/>
- Chanda, R. (2006). **Intermodal linkages to services trade**. *Trade Policy Working Paper* N°30 (pág. 5). San Francisco: OECD.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (1997). **Las Mayores Empresas Transnacionales Presentes en América Latina y el Caribe**. Chile: Unidad de Inversiones y Estrategias Empresariales de la División de Desarrollo Productivo y Empresarial de la CEPAL.

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2003). ***La inversión extranjera en América Latina y el Caribe***. Chile: Publicación Naciones Unidas.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2008). ***Dos estudios de la evolución del pensamiento de la CEPAL sobre la diversificación productiva y la inserción internacional***.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2008). ***La transformación productiva 20 años después. Viejos problemas, nuevas oportunidades***. República Dominicana: Presentado en el XXXII período de sesiones CEPAL.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2008). ***Panorama de la Inserción Internacional***. Santiago de Chile: Naciones Unidas. doi:ISBN 878-92-1-323200-2
- Comité de Comercio Exterior . (2012). ***Resolución N°66 Comité de Comercio Exterior*** . Quito.
- Comité de Comercio Exterior. (junio de 2013). *Decreto N°25*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/09/Decreto-25.pdf>
- Comité de Comercio Exterior. (junio de 2013). *Decreto N°25*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/09/Decreto-25.pdf>
- Comité de Comercio Exterior. (Martes de abril de 2015). *Resolución N°59*. Obtenido de http://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2013/ARANCEL_FINAL_1_DE_ENERO_R93.pdf
- Comunidad Andina de Naciones. (2002). ***Informe Anual del Mercado Automotor en la Comunidad Andina***.
- Comunidad Andina. (Lunes de abril de 2015). *Nomenclatura Arancelaria*. Obtenido de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=6&tipo=TE>
- Comunidad Andina de Naciones . (1999). ***Resolución SGCAN Sustitución de las Resoluciones 336 y 442 de la Junta del Acuerdo de Cartagena sobre los Requisitos Específicos de Origen para productos del sector automotor*** .
- Comunidad Andina de Naciones. (2009). *Manual de Clasificación Arancelaria para respuestos, partes y accesorios para vehículos automóviles*. Costa Rica. Obtenido de www.eap.ucr.ac.cr
- Comunidad Andina de Naciones. (2013). *Normas de Origen: Una Guía para su aplicación en la Comunidad y en Acuerdos Comerciales*. Obtenido de <http://www.comunidadandina.org/bda/docs/can-int-0062.pdf>
- Consejo Metropolitano de Quito. (05 de marzo de 2010). *Ordenanza Metropolitana N°305 ART. 473*. Obtenido de <http://www.aeade.net/web/images/stories/descargas/biblioteca/reglamento1.pdf>
- Corporación Maresa. (2013). *Guía de Grandes Empleadores*. (D. d. Alicia de Trejo, Ed.) *Revista Ekos*, 40. Obtenido de <http://www.ekosnegocios.com/revista/pdf/235.pdf>

- David, R. (1993). **Principios de Economía Política y Tributación** (Vols. Primera Reimpresión (FCE, Colombia)). Colombia: Fondo de Cultura Económica Ltda. doi:ISBN 958-9093-58-2
- Dominguez Soriano, E. J. (2008). **Elementos Automoviles de la carrocería**. España: Editex S.A.
- Dorian, E. (1992). **Economía y Reconversión Industrial**. INCAE.
- Dos Santos, T. (1974). **Dependencia y Cambio Social**. Brasil.
- El Comercio . (Abril de 2012). **Aymesa se diversifica y ensambla camiones**.
- El Comercio . (Octubre de 2013). **Maresa actualiza el proceso de pintura en su planta ensambladora**.
- El Universo. (Abril de 2004). **Cada día se venden 150 autos según distribuidoras** .
- El Universo. (26 de enero de 2003). **Grupo Fiat se reestructura**. Sección Economía, pág. 1.
- El Universo. (viernes de agosto de 2011). **Maresa aumentará ensamblaje local de vehículos**. pág. 1.
- Fisher y Espejo. (1993). **Mercadotecnia** (tercera ed.). Mexico: McGraw-Hill.
- France Diplomatie. (2008). Exportaciones Dinámicas. (L. D. Française, Ed.) 1. Obtenido de <http://www.diplomatie.gouv.fr/es/francia/economia/panorama-de-la-economia-francesa/article/exportaciones-y-balanza-comercial>
- Frank, G. (1976). **América Latina: Subdesarrollo o revolución** . Mexico: Era.
- Garza, R. (2014). **Contenido Nacional. México D.F.**: Subsecretaría de Industria y Comercio.
- General Motors del Ecuador S.A. / Ómnibus BB Transportes S.A. (2011). **General Motors Ómnibus BB confía en el país. 1**.
- Gereffi, G. (2000). **The Transformation on the North American Apparel Industry**. NAFTA, 47-95.
- Gestion de Calidad y Buenas Prácticas Perú. (Lunes de abril de 2015). **Conceptos Básicos Sobre Comercio Exterior**. Obtenido de http://bpa.peru-v.com/conceptos_comercio_exterior.htm#CONCEPTOS_BASICOS_SOBRE_COMERCIO_EXTERIOR
- GestioPolis. (Lunes de noviembre de 2000). Definición sencilla de outsourcing. *GestioPolis*, 1. Obtenido de <http://www.gestiopolis.com/recursos/experto/catsexp/pagans/ger/no1/realoutsour.htm>
- GM OBB. (Enero de 2015). **Tecnología e inversión**. Obtenido de <https://www.gmobbb.ec/portal/es/web/gmobbb/tecnologia-ecuatoriana>
- Gobierno de El Salvador, Ministerio de Hacienda. (Jueves de Abril de 2015). **Glosario**. Obtenido de

http://www.mh.gob.sv/portal/page/portal/PMH/Ayuda/Glosario1?_piref476_2086346_476_2037843_2037843.tabstring=N

Guerrero, M. (2001). **Los clásicos: John Stuart Mill (1806 - 1873)**. GESTIOPOLIS, 1-2.

Guillermo, A. (1996). **La Historia Empresarial del Ecuador**. Guayaquil.

H. Myint. (1962). **La Teoría clásica del comercio internacional y los países subdesarrollados . México : El trimestre económico.**

Helpman y Krugman. (1985.). **Market Structure and Foreign Trade: Increasing Returns, Imperfect Competition, and the International Economy**. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.

Instituto de promoción de exportaciones e inversiones. (2013). *Análisis del sector automotriz*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/pubs/analisis-sector-automotriz-2013/>

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2007). *Encuesta Anual de Manufactura y Minería*.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2012). *Clasificación Nacional de Actividades Económicas*. Unidad de Análisis de Síntesis, Quito. Obtenido de <http://www.inec.gob.ec/estadisticas/SIN/descargas/ciiu.pdf>

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2012). *CLASIFICACIÓN NACIONAL DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS (CIIU REV.4.0)*. Quito: Unidad de Análisis de Síntesis.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (s.f.). *Censo Nacional Económico*. Obtenido de <http://www.inec.gob.ec/cenec/index>.

Internacional Trade Center. (Martes de agosto de 2014). Obtenido de <http://www.investmentmap.org/index.aspx?ReturnUrl=%2fcompetitorCountry.aspx%3f selCtry%3dECU%26selInds%3dD13%26selOpt%3d%26selYear%3d%26selCtry=ECU& selInds=D13&selOpt=&selYear=>

Internacional Trade Center. (Jueves de agosto de 2014). *Annual Totals Table for Imports and Exports*. Obtenido de <http://unstats.un.org/unsd/trade/data/tables.asp#annual>

Khurana, R. (Monday de December de 2010). What is CBU what is CKD. *CarBlogIndia*, 1. Obtenido de <http://www.carblogindia.com/what-is-cbu-what-is-ckd/>

Lall, S. (1985). **Países en vías de desarrollo en la Economía Internacional: Papeles Seleccionados**. Londres: Prensa de Humanidad.

Lima, J. E. (noviembre de 2008). *Indicadores de comercio exterior y política comercial: mediciones de posición y dinamismo comercial*. Obtenido de http://www.eclac.cl/comercio/publicaciones/xml/7/34897/Mediciones_Posicion_Dinamismo_Comercial_LCW217.pdf

Machinea, J. L. (2008). *La transformacion productiva 20 años después Viejos problemas, nuevas oportunidades* (XXXII PERIODO DE SESIONES DE LA CEPAL ed.). Republica Dominicana. Obtenido de <file:///C:/Users/gabytamish/Desktop/tesis/cepal.pdf>

- Mankiw, G. (1980). **Principios de economía**. Madrid: McGraw-Hill.
- MARESA. (25 de octubre de 2014). MARESA "Manufacturas, armaduría y repuestos ecuatorianos". Obtenido de <http://www.corpmaresa.com.ec/es/corporacion-3/historia>
- Marini, R. M. (1977). **dialéctica de la dependencia**. México : Era.
- Martínez, A. (2001). **Asociatividad: Una alternativa para el Desarrollo y Crecimiento de la PYMES**.
- Meléndez, A. (2013). **El sector automotor, empeñado en su sobrevivencia**. *Revista Gestion*(219), 35-36.
- Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad. (2010). *Agenda para la Transformación Productiva*. Quito. Obtenido de [http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/Agenda_Productiva\[1\].pdf](http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/Agenda_Productiva[1].pdf)
- Ministerio de Industria y Productividad. (Lunes de diciembre de 2014). *Metodología para el cálculo del porcentaje de incorporación de material originario de Ecuador (MOE)*. Obtenido de http://www.lacamaradequito.com/uploads/tx_documents/acuerdo10mipro.pdf
- Ministerio de Industrias y Competitividad. (2007). *Arancel Nacional de Importaciones*. Quito.
- Ministerio de Industrias y Productividad. (2012). *Metodología para el cálculo del porcentaje de incorporación de Material Originario Ecuatoriano*. Quito: Archivo General.
- Ministerio de Industrias y Productividad. (2013). Nueva inversión privada de USD 8 millones en sector automotor ecuatoriano. Obtenido de <http://www.industrias.gob.ec/nueva-inversion-privada-de-usd-8-millones-en-sector-automotor-ecuatoriano/>
- Miranda, F. (martes de abril de 2015). *Alianza Bolivariana para los pueblos de Nuestra América*. Obtenido de <http://www.portalalba.org/index.php/2014-03-29-22-04-24/antecedentes-historicos-del-alba>
- Mortimore y Barrón. (2005). **Informe sobre la industria automotriz mexicana**. Chile: CEPAL.
- Murray, G. (2007). Política Comercial. *Naciones Unidas Departamento de Asuntos Económicos y Sociales* (pág. 5). Nueva York: Naciones Unidas ONU DAES. Obtenido de http://esa.un.org/techcoop/documents/Trade_Spanish.pdf
- OMNIBUS BB. (25 de octubre de 2014). *GM OBB DEL ECUADOR*. Obtenido de <https://www.gmobbb.ec/portal/es/web/gmobbb/historia1>
- Organización de Conocimiento. (2013). Un vistazo al Sector Automotriz. *SOFOS*, 1-2. Obtenido de <http://www.sofoscorp.com/un-vistazo-al-sector-automotriz/>
- Organización de las Naciones Unidas. (2006). **Bases de Datos de Comercio y de Instrumentos para medir la Competitividad**. Buenos Aires: CORPEI.17 PORTER.
- Organización Internacional de Constructores de Automóviles. (2009). **World motor vehicle production. correspondents survey without double counts**.

- Porter, M. (1990). ***La ventaja competitiva de las naciones*** . Buenos Aires: A division of Macmillan, Inc.
- Porter, M. (1996). ***La ventaja comparativa de las naciones***. Buenos Aires: Javier Vergara Editor S.A.
- Prebisch, R. (1963). ***Hacia una dinámica del desarrollo latinoamericano*** . CEPAL.
- Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo. (Jueves de Abril de 2015). *PNUD en el mundo*. Obtenido de 8 objetivos para 2015: <http://www.ec.undp.org/content/ecuador/es/home/mdgoverview.html>
- Sachs, J., & Larrain, F. (2002). ***Macroeconomía en la economía mundial***. Segunda Edición.
- Salvatore, D. (1999). ***Economía Internacional*** (sexta ed.). México: Miembro de la Camara Nacional de la Industria .
- Schiller, B. R. (2008). ***Principios de Economía*** (sexta ed.). Madrid: McGraw-Hill Companies. doi:ISDN 987-84-481-6283-2
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – Senplades. (2014). *Plan Nacional de Desarrollo/Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017*. Quito. doi:ISBN 978-9942-07-691-5
- Servicio de Rentas Internas. (Jueves de Enero de 2015). *Impuesto a la Salidad de Divisas*. Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/web/10138/110>
- Servicio de Rentas Internas del Ecuador . (enero-diciembre de 2002-2013). *Recaudación del Servicio de Rentas Internas*. Obtenido de Departamento de Planificación SRI: http://www.sri.gob.ec/web/guest/estadisticas-generales-de-recaudacion?p_auth=jkwfVIS4&p_p_id=busquedaEstadisticas_WAR_BibliotecaPortlet_INSTANCE_EVo6&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=2&_busquedaEstadisticas_
- Servicio Nacional de Contratación Pública. (2015). *Listado de umbrales Valor Agregado Ecuatoriano para bienes clasificado por CPC versión 2.0 a 9 dígitos*. Quito: Portal Compras Públicas.
- Servicio Nacional de Contratación Pública. (2015). *Metodología para determinar el Valor Agregado Ecuatoriano por producto en los procedimientos de contratación pública de bienes*. Quito: RESOLUCIÓN N° RE-SERCOP-2015-0000031. Obtenido de http://portal.compraspublicas.gob.ec/incop/wp-content/uploads/2015/05/resolucion_re_sercop_0031_20151.pdf
- SGC. (26 de Octubre de 2014). *ISO/TS 16949 - SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA CALIDAD PARA LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN*. Obtenido de <http://www.sgs.mx/es-ES/Automotive/Manufacturing/Audits-and-Certification/Quality/ISO-TS-16949-Quality-Management-Systems-for-Automotive-Industry.aspx>
- Sica, D. (2012). *Las perspectivas del mercado automotriz mundial. Un zoom sobre Latinoamérica*. Argentina: Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores . Obtenido de <http://www.aladda.com/trabajos/mercado9auto0sica.pdf>

- Smith, A. (1776). ***Riqueza de las Naciones***. Londres: W. Strahan & T. Cadell. doi:ISBN 9875505315, 9789875505315
- Spencer, M. H. (1993). ***Economía contemporánea***. Barcelona: Reverte S.A. doi:ISBN 84-291-2696-1
- Stiglitz y Dixit. (1977). ***Comparative Advantage, Trade and Payments in a Ricardian Model with a Continuum of Goods***. *American Economic Review*, 823-839.
- Sunkel y Paz. (1975). ***El Subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo*** . México: Siglo XXI.
- Torres, G. R. (1973). ***Teoría del Comercio Internacional***. México: Siglo veintiuno editores.
- Unión de Naciones Suramericanas . (Jueves de abril de 2015). Obtenido de <http://www.unasursg.org/es/quienes-somos>
- Vaca, P. G. (2013). ***Tesis Análisis de la política comercial ecuatoriana y su influencia directa en el sector automotriz*** . Quito.
- Vivas, D., & Spennemann, C. (lunes de mayo de 2006). *Diálogo regional sobre la propiedad intelectual, innovación y desarrollo sostenible*. Obtenido de UNCTAD: <http://www.ictsd.org>
- Wallerstein, I. (1979). ***The Capitalist World Economy***. Cambridge: Cambridge University Press.
- Weinstein, F. (1974). ***The uses of Foreign Policy in Indonesia. An Approach to the Analysis of Foreign Policy in the Less Developed Countries***. New Jersey: PrenticeHall.

Anexos

Anexo1 ICE a pagar de acuerdo al precio de venta al público

Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3,5 toneladas de carga conforme el siguiente detalle	TARIFA
Camionetas y furgonetas cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30000	5%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas y furgonetas cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20000 y de hasta USD 30000	15%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30000 y de hasta USD 40000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40000	35%

Fuente: SRI, 2015

Elaboración: Gabriela Arias

ICE a pagar de acuerdo al precio de venta al público

Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle	TARIFA
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20000 y de hasta USD 30000	10%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30000 y de hasta USD 40000	15%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40000 y de hasta USD 50000	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50000 y de hasta USD 60000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60000 y de hasta USD 70000	30%
Vehículo motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70000	35%

Fuente: SRI, 2015

Elaboración: Gabriela Arias

ICE a pagar de acuerdo al precio de venta al público

Grupo II	Tarifa <i>Ad valorem</i>
Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20000 y de hasta USD 30000	10%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30000 y de hasta USD 40000	15%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40000 y de hasta USD 50000	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50000 y de hasta USD 60000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60000 y de hasta USD 70000	30%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70000	35%

Fuente: SRI, 2015

Elaboración: Gabriela Arias

Anexo2 Personal ocupado sector automotor vs personal ocupado total comercio periodo 2002010

Años	Actividad Económica	Nº Establecimientos	Personal Ocupado	Total	%
2002	Total Comercio	1.009	57.324	7.770	14%
	Venta, Mantenimiento Y Reparación Veh. Autom. Y Motocicletas; Venta Al Por Menor De Comb. Para Automot.	197	7.770		
	Venta De Vehículos Automotor	53	3.980		
	Venta De Partes, Piezas Y Accesorios De Veh. Automotores	76	2.160		
	Venta, Mantenimiento Y Reparación De Motocicletas Y Sus Partes, Piezas Y Accesorios	3	73		
	Venta Al Por Menor De Combustibles Para Automotores	65	1.557		
2003	Total Comercio	1.032	56.987	7.821	14%
	Venta, Mantenimiento Y Reparacion Veh. Autom. Y Motocicletas; Venta Al Por Menor De Comb. Para Automot.	192	7.821		
	Venta De Vehículos Automotor		4.155		
	Venta De Partes, Piezas Y Accesorios De Veh. Automotores		2.060		
	Venta, Mantenimiento Y Reparación De Motocicletas Y Sus Partes, Piezas Y Accesorios				
	Venta Al Por Menor De Combustibles Para Automotores		1.606		
2004	Total Comercio	1.147	62.716	9.700	15%
	Venta, Mantenimiento Y Reparación Veh. Autom. Y Motocicletas; Venta Al Por Menor De Comb. Para Automot.	200	9.700		
	Venta De Vehículos Automotor				
	Venta De Partes, Piezas Y Accesorios De Veh. Automotores				
	Venta, Mantenimiento Y Reparación De Motocicletas Y Sus Partes, Piezas Y Accesorios				
	Venta Al Por Menor De Combustibles Para Automotores				
2005	Total Comercio	1.168	69.326	10.425	15%
	Venta, Mantenimiento Y Reparación Veh. Autom. Y Motocicletas; Venta Al Por Menor De Comb. Para Automot.	210	10.425		
	Venta De Vehículos Automotor				
	Venta De Partes, Piezas Y Accesorios De Veh. Automotores				
	Venta, Mantenimiento Y Reparación De Motocicletas Y Sus Partes, Piezas Y Accesorios				
	Venta Al Por Menor De Combustibles Para Automotores				
2006	Total Comercio	1.156	80.253	10.567	13%
	Venta, Mantenimiento Y Reparación Veh. Autom. Y Motocicletas; Venta Al Por Menor De Comb. Para Automot.	226	10.567		
	Venta De Vehículos Automotor	62	6.112		
	Venta De Partes, Piezas Y Accesorios De Veh. Automotores	74	2.357		
	Venta, Mantenimiento Y Reparación De Motocicletas Y Sus Partes, Piezas Y Accesorios	X	34		

	Venta Al Por Menor De Combustibles Para Automotores	88	2.064		
2007	Total Comercio	1.178	95.515	11.543	12%
	Venta, Mantenimiento Y Reparación Veh. Autom. Y Motocicletas; Venta Al Por Menor De Comb. Para Automot.	233	11.543		
	Venta De Vehículos Automotor	64	6.685		
	Venta De Partes, Piezas Y Accesorios De Veh. Automotores	76	2.536		
	Venta, Mantenimiento Y Reparación De Motocicletas Y Sus Partes, Piezas Y Accesorios	X	34		
	Venta Al Por Menor De Combustibles Para Automotores	91	2.288		
2008	Total Comercio	1.190	98.600	13.328	14%
	Venta, Mantenimiento Y Reparación Veh. Autom. Y Motocicletas; Venta Al Por Menor De Comb. Para Automot.	241	13.328		
	Venta De Vehículos Automotor	62	6.681		
	Venta De Partes, Piezas Y Accesorios De Veh. Automotores	82	2.722		
	Venta, Mantenimiento Y Reparación De Motocicletas Y Sus Partes, Piezas Y Accesorios	X	32		
	Venta Al Por Menor De Combustibles Para Automotores	95	3.893		
2009	Total Comercio	1.225	104.785	12.757	12%
	Venta, Mantenimiento Y Reparación Veh. Autom. Y Motocicletas; Venta Al Por Menor De Comb. Para Automot.	251	12.757		
	Venta De Vehículos Automotor	65	7.078		
	Venta De Partes, Piezas Y Accesorios De Veh. Automotores	83	3.075		
	Venta, Mantenimiento Y Reparación De Motocicletas Y Sus Partes, Piezas Y Accesorios				
	Venta Al Por Menor De Combustibles Para Automotores	103	2.604		
2010	Total Comercio	1.236	114.080	10.952	10%
	Venta, Mantenimiento Y reparación Veh. Autom. Y Motocicletas; Venta Al Por Menor De Comb. Para Automot.	150	10.952		
	Venta De Vehículos Automotor	59	6.931		
	Venta De Partes, Piezas Y Accesorios De Veh. Automotores	90	4.010		
	Venta, Mantenimiento Y reparación De Motocicletas Y Sus Partes, Piezas Y Accesorios	X	11		
	Venta Al Por Menor De Combustibles Para Automotores	80	2.812		

Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INEC) - COMERCIO INTERNO 2002-2010

Elaboración: Gabriela Arias

Anexo3 Personal Ocupado Sector Automotor Vs Total Manufactura periodo 2002-2010

AÑOS	ACTIVIDAD ECONOMICA	Nº establecimientos	Personal Ocupado	TOTAL	%
2002	TOTAL MANUFACTURA	1.487	147.883	3.733	3%
	FABRICACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES, REMOLQUES Y SEMIREMO.	39	3.409		
	FABRICACION DE OTROS TIPOS DE EQUIPO DE TRANSPORTE	4	324		
2003	TOTAL MANUFACTURA	1.487	145.584	3.611	2%
	FABRICACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES, REMOLQUES Y SEMIREMO.	41	3.184		

	FABRICACION DE OTROS TIPOS DE EQUIPO DE TRANSPORTE	4	427		
2004	TOTAL MANUFACTURA	1.514	148.380	3.394	2%
	FABRICACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES, REMOLQUES Y SEMIREMO.	41	2.979		
	FABRICACION DE OTROS TIPOS DE EQUIPO DE TRANSPORTE	4	415		
2005	TOTAL MANUFACTURA	1.489	157.629	3.839	2%
	FABRICACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES, REMOLQUES Y SEMIREMO.	45	3.600		
	FABRICACION DE OTROS TIPOS DE EQUIPO DE TRANSPORTE	3	239		
2006	TOTAL MANUFACTURA	1.481	167.825	4.137	2%
	FABRICACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES, REMOLQUES Y SEMIREMO.	43	3.847		
	FABRICACION DE OTROS TIPOS DE EQUIPO DE TRANSPORTE	X	290		
2007	TOTAL MANUFACTURA	1.531	172.681	4.610	3%
	FABRICACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES, REMOLQUES Y SEMIREMO.	45	4.251		
	FABRICACION DE OTROS TIPOS DE EQUIPO DE TRANSPORTE	X	359		
2008	TOTAL MANUFACTURA	1.460	173.770	4.420	3%
	FABRICACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES, REMOLQUES Y SEMIREMO.	41	3.870		
	FABRICACION DE OTROS TIPOS DE EQUIPO DE TRANSPORTE	X	550		
2009	TOTAL MANUFACTURA	1.484	195.457	4.480	2%
	FABRICACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES, REMOLQUES Y SEMIREMO.	44	3.834		
	FABRICACION DE OTROS TIPOS DE EQUIPO DE TRANSPORTE	X	646		
2010	TOTAL MANUFACTURA	1.412	190.876	3.935	2%
	FABRICACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES, REMOLQUES Y SEMIREMO.	38	3.321		
	FABRICACION DE OTROS TIPOS DE EQUIPO DE TRANSPORTE	X	614		

Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS (INEC) - Manufactura y Minería – 2002-2010

Elaboración: Gabriela Arias

Anexo4 Cupos Asignados por Operador Económico

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota anual en dólares (FOB)	Cupo anual en unidades
190341992001	Suramericana De Motores Motsur Cía. Ltda.	8703210080	402,56	361
1790023931001	Aymesa S.A.	8703229080	14194766,34	2700
1790023931001	Aymesa S.A.	8703239080	30964045,96	3852
1790233979001	Ómnibus BB Transportes S.A.	8703229080	48609035,89	10914
1790233979001	Ómnibus BB Transportes S.A.	8703231080	32310536,10	3229
1790233979001	Ómnibus BB Transportes S.A.	8703239080	164212515,92	21001
1790233979001	Ómnibus BB Transportes S.A.	8704211080	61885438,88	9062
1790233979001	Ómnibus BB Transportes S.A.	8704311080	25988041,55	5846
1790279901001	Manufacturas Armadurías Y Repuestos Ecuatorianos S.A. Maresa	8704211080	18130497,11	3240
1790279901001	Manufacturas Armadurías Y Repuestos Ecuatorianos S.A. Maresa	8704311080	51131312,36	15392
1792014166001	Unnomotors Cía. Ltda.	8703210080	338323,50	510

Fuente: COMEX

Elaboración: Gabriela Arias

Anexo5 Importaciones y Exportaciones por clasificación (Balanza Comercial), miles de dólares

Descripción del producto	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
8703. Coches de turismo y demás vehículos automóviles	399246	327356	362683	526150	612670	534380	697135	632558	1068466	876870	764541	784474
8704. Vehículos automóviles para el transporte de mercancías.	298930	208220	250345	382824	466699	500038	796774	479641	699762	610774	691764	564816
8708. Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 8	74741	74083	82243	96390	116438	121307	185633	179273	237498	280112	293053	287729
87.01 Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida 87.09).	41888	26060	23072	44076	42158	51073	111637	127851	127547	133491	175093	182336
8702. Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas	38847	29970	35054	37653	32315	31595	46098	36766	51787	83859	58902	111481
8705. Vehículos automóviles para usos especiales,	10121	5727	7601	9734	18912	13574	17460	23378	17552	42590	54261	38448
Importaciones total	863773	671416	760998	1096827	1289192	1251967	1854737	1479467	2202612	2027696	2037614	1969284
Descripción del producto	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
8704 Vehículos automóviles para el transporte de mercancías.	3149	4962	2366	61746	234304	149016	221950	101895	147577	192919	250726	69186
8703 Coches de turismo y demás vehículos automóviles	45546	68931	27041	70349	104246	77088	118452	123326	179929	153846	187777	62482
8702 Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas	0	490	0	2085	55	11862	63862	19470	18401	39898	40479	3777
8701 Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida 87.09).	77	29256	262	0	693	701	1365	43	42	35	2336	1285
8708 Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 8	3797	1508	1602	1712	1217	1814	408	1392	4253	3062	5390	975
8705 Vehículos automóviles para usos especiales,	0	1432	8	14	132	770	782	87	3	155	4684	592
Exportaciones Total	52569	106579	31279	135906	340647	241251	406819	246213	350205	389915	491392	138297
Balanza Comercial	-811204	-564837	-729719	-960921	-948545	-1010716	-1447918	-1233254	-1852407	-1637781	-1546222	-1830987

Fuente: UN COMTRADE

Elaboración: Gabriela Arias

Anexo6 Producción de Vehículos por ensambladora y tipo de vehículos periodo 2006-2013

PRODUCCION DE VEHICULOS POR ENSAMBLADORA Y TIPO DE VEHICULO								
año	Ensambladora	Automóviles	Camionetas	Suv's	Van's	Camiones	Buses	Total
2006	MARESA	956	5344	0	0	0	0	6309
	OMNIBUS BB	15962	20202	8999	0	0	89	45454
	TOTAL	16927	25748	8999	0	0	89	51763
2007	AYMESA	5812	0	0	1785	0	0	7597
	MARESA	1073	6243	0	0	0	0	7316
	OMNIBUS BB	14209	20992	9102	0	0	74	44377
	TOTAL	21094	27235	9102	1785	0	74	59290
2008	AYMESA	3629	0	0	2803	0	0	6432
	MARESA	192	8598	0	0	0	0	8790
	OMNIBUS BB	17108	24534	14032	0	0	314	55988
	TOTAL	20929	33132	14032	2803	0	314	71210
2009	AYMESA	4109	0	1178	1290	0	0	6577
	MARESA	0	6835	0	0	0	0	6835
	OMNIBUS BB	14116	10543	17490	0	0	0	42149
		18225	17378	18668	1290	0	0	55561
2010	AYMESA	6499	0	4802	1791	0	0	13092
	MARESA	0	8995	0	0	0	0	8995
	OMNIBUS BB	20065	14304	19796	0	0	0	54165
		26564	23299	24598	1791	0	0	76252
2011	AYMESA	4399	0	6860	2629	0	21	13909
	MARESA	0	8129	0	0	0	0	8129
	OMNIBUS BB	22829	15489	15387	0	0	0	53705
		27228	23618	22247	2629	0	21	75743
2012	AYMESA	6947	0	7675	2209	1782	0	18613
	MARESA	0	9826	0	0	0	0	9826
	OMNIBUS BB	27597	15067	10295	0	0	0	52959
		34544	24893	17970	2209	1782	0	81398
2013	AYMESA	12770	0	0	1361	1237	0	15368
	MARESA	0	7474	0	0	0	0	7474
	OMNIBUS BB	32424	10246	1824	0	0	0	44494
	CIAUTO	0	349	396	0	101	0	846
		45194	18069	2220	1361	1338	0	68182

Fuente: AEADE

Elaboración: Gabriela Arias

Anexo7 Resoluciones y Normas COMEX 2010-2013

RESOLUCIONES 2010					
Resolución	Descripción	Objeto	Fecha	Registro Oficial	Fecha de Registro
604	Emitir dictamen favorable para reformar el Anexo I del Arancel Nacional de Importaciones del Ecuador expedido mediante Decreto Ejecutivo 592	Tarifas Arancelarias	26/11/2010	R.O. 361	12/01/2011
599	Emitir dictamen favorable para diferir a 0% la importación de 8.896 llantas bajo la subpartida arancelaria 4011.20.10.00 (Cámara Nacional de Transporte Pesado del Ecuador).	Diferimiento Arancelario	26/11/2010	R.O. 352	30/12/2010
594	Dejar sin efecto la Resolución 567 de 28 de mayo de 2010.	Tarifas Arancelarias	30/10/2010	R.O. 325	22/11/2010

593	Reformar la Resolución No. 568 de 25 de mayo de 2010, publicada en el Registro Oficial No. 226 del 1 de julio de 2010.	Tarifas Arancelarias	30/09/2010	R.O. 325	22/11/2010
588	Artículo Único: Reformar el Artículo 1 de la Resolución No. 564 de 20 de mayo de 2010 del COMEXI, en los términos siguientes:	Diferimiento Arancelario	16/09/2010	R.O. 294	06/10/2010
587	ARTICULO UNO.- Aplicar una medida de salvaguardia definitiva, por un periodo de tres años calendario, consistente en el establecimiento de un derecho específico de USD 12.72 adicional al arancel vigente para las importaciones de parabrisas, clasificados en la subpartida NANDINA 7007.21.00 00 del Arancel Nacional de importaciones, independientemente de donde procedan.	Salvaguardia	16/09/2010	R.O. 297	11/10/2010
583	Emitir dictamen favorable para la importación de 35.000 unidades de carcasas de llantas usadas clasificadas en la subpartida 4012.20.00.00 – neumáticos (llantas neumáticas) usado.	Importación Llantas Neumáticas Usadas	19/08/2010	R.O. 282	20/09/2010
581	Emitir criterio favorable para reemplazar el artículo 5 del Decreto Ejecutivo No. 636 de 17 de septiembre de 2007, publicado en el Registro Oficial No. 193 de 18 de octubre de 2007.	Programa de Renovación Parque Automotor (Plan Renova)	22/07/2010	Suplemento R.O. 252	06/08/2010
580	Reducir en un 30% adicional a todos los recargos arancelarios así como los cupos establecidos por concepto de Salvaguardia de Balanza de Pagos impuestos mediante Resolución No. 466 del COMEXI y sus posteriores modificaciones.	Salvaguardia	22/07/2010	Suplemento R.O. 243	26/07/2010
576	Encomendar al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, inicie negociaciones tendientes a la suscripción de Acuerdos de Promoción de Relaciones Comerciales, Económicas, Industriales y de Cooperación con las Repúblicas de Líbano, Turquía, Árabe de Siria y el Estado de Qatar, en base al principio de beneficio mutuo y de manera compatible con la Constitución de la República del Ecuador y el Plan Nacional del Buen Vivir.	Acuerdos Internacionales	14/07/2010	Suplemento R.O. 247	31/07/2010
568	Artículo Único.- Emitir dictamen favorable para reformar el Anexo 1 del Decreto Ejecutivo 592, publicado en el Suplemento al Registro Oficial 191 de 15 de octubre de 2007, en los siguientes términos: (REFORMA ARANCEL NEUMATICOS).	Tarifas Arancelarias	25/05/2010	R.O. 226	01/07/2010
566	Reducir en un 30% adicional todos los recargos arancelarios establecidos por concepto de salvaguardia por Balanza de Pagos, impuestos a partir de la Resolución 466 del COMEXI y sus posteriores modificaciones.	Salvaguardia	28/05/2010	R.O. 210	
565	Negar a la empresa CRILAMYT S.A., la solicitud de aplicación de la medida de salvaguardia provisional a las importaciones de parabrisas clasificados en la subpartida NANDINA 7007.21.00.	Salvaguardia	27/05/2010	R.O. 214	09/06/2010
564	Reformar el Anexo I de la Resolución No. 464 del COMEXI.	Diferimiento Arancelario	20/05/2010	2do. Suplemento R.O. 203	15/06/2010
560	Encomendar al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración realizar, inmediatamente, las gestiones necesarias para la protocolización en la ALADI, de los resultados del proceso de negociación con la República de Paraguay.	Acuerdos Internacionales	04/03/2010	R.O. 185	31/05/2010
555	Reemplazar el artículo 2 de la Resolución No. 542 del COMEXI de 28 de enero de 2010.	Programa de Renovación Parque Automotor (Plan RENOVA)	04/03/2010	Suplemento R.O. 152-2	04/05/2010
549	Establecer el cronograma de desgravación de todos los recargos establecidos por concepto de Salvaguardia por Balanza de Pagos, que se aplicará en los porcentajes y en las fechas indicadas a continuación, a todas las subpartidas sujetas a esta medida.	Salvaguardia	03/02/2010	R.O. 128	17/03/2010
548	Dar por terminada la aplicación de la medida de Salvaguardia Cambiaria implementada mediante Resolución 502 del COMEXI, publicada en el Suplemento al Registro Oficial No. 09 de 21 de agosto de 2009.	Salvaguardia	03/02/2010	Suplemento R.O. 128	11/02/2010

545	Reforma Resolución 533	Salvaguardia	28/01/2010	R.O. 136	11/02/2010
544	Disponer al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, que notifique a la Secretaría General de la Comunidad Andina y demás países contrapartes del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor, sobre la decisión de Ecuador de denunciarlo y proceder a renegociar un nuevo convenio con Colombia, con el mismo objetivo de fomento al sector automotriz, sobre los parámetros que determine el COMEXI.	Convenio Automotor	28/01/2010	Suplemento R.O. 128	23/02/2010
543	Reformar el Anexo I de la Resolución 393 del COMEXI, mediante la cual se emitió dictamen favorable para diferir, en forma temporal, a cero por ciento (0%) de ad-valorem, las tarifas arancelarias para la importación de vehículos para el servicio de transporte público, que participan en el programa de renovación del parque automotor, en los siguientes términos:	Diferimiento Arancelario	28/01/2010	SUPLEMENTO 128	11/02/2010
542	Tomar conocimiento de las políticas que han sido consensuadas entre la autoridad nacional de tránsito y transporte terrestre, Corporación Financiera Nacional y los administradores del Programa de Renovación del Parque Automotor para el Sector Transportista, en relación a la aprobación de una línea de crédito para la adquisición de vehículos usados, así como para agilizar la entrega del Certificado de Chatarrización y demás reformas al reglamento para la importación y adquisición de vehículos, de conformidad con el convenio que establece la renovación del parque automotor.	Programa de Renovación Parque Automotor (Plan RENOVA)	28/01/2010		11/02/2010
541	Emitir dictamen favorable para diferir a 0% de ad-valorem el arancel nacional de importaciones, a los cupos de importación dentro de la subpartida arancelaria 4011.20.10.00.	Diferimiento Arancelario	28/01/2010	SUPLEMENTO 128	
539	Derogar la Resolución 495 del COMEXI de 15 de julio de 2009, publicada en el Registro Oficial 645 de 30 de julio de 2009.	Importación vehículos	11/01/2010	R.O. 122	11/02/2010
538	Aclarar que la Resolución 466 del COMEXI y sus reformas, se mantienen vigentes hasta que el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones las derogue expresamente.	Salvaguardia	11/01/2010	R.O. 119	03/02/2010
					29/01/2010

Fuente: COMEX

Elaboración: Gabriela Arias

RESOLUCIONES 2011 – COMEX					
Resolución	Descripción	Objeto	Fecha	Registro Oficial	Fecha de Registro
37	Documentos de Control Previo	Importaciones sujetas a controles previos	03/01/2011		
36	Prórroga diferimiento neumáticos	Diferimiento Arancelario	03/01/2011		
32	Derogatoria Resolución No10 del COMEX (Certificado de Abono Tributario)	Certificados de Abonos Tributarios	31/10/2011	R.O.578	17/11/2011
30	Acuerdo 12010, Metodología cálculo del porcentaje de incorporación del MOE MIPRO (3.01 MB)	Tarifas Arancelarias	11/10/2011	R.O.567	31/10/2011
26	Convenio automotor con Colombia	Convenio Automotor	31/08/2011	R.O.554	12/10/2011
24	Reformas a la Resolución N°17 sobre licencias para importación	Importaciones sujetas a controles previos	31/08/2011	SP R.O. 536	16/09/2011
22	Equipo Negociador del proceso de profundización de las	Acuerdos Internacionales	11/08/2011	R.O.523	30/08/2011

	relaciones comerciales con la República de los Estados Unidos Mexicanos				
20	Diferimiento arancelario para la importación de 12.000 neumáticos realizadas por la Cámara de Transporte Público Masivo de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito	Diferimiento Arancelario	11/08/2011	R.O.523	30/08/2011
18	Arancel importaciones CKD	Tarifas Arancelarias	02/08/2011	R.O.525	01/09/2011
17	Licencias para importación	Importaciones sujetas a controles previos	02/08/2011	R.O.521	26/08/2011
15	Negociaciones con la República Bolivariana de Venezuela	Acuerdos Internacionales	30/05/2011	R.O.481	30/06/2011
14	Negociaciones con la República de Nicaragua	Acuerdos Internacionales	30/05/2011	R.O.481	30/06/2011
13	Negociaciones con la República de Guatemala	Acuerdos Internacionales	30/05/2011	R.O.481	30/06/2011
12	Disponer al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración para que el Ecuador participe en el proceso de negociación del Foro del ARCO del pacífico Latinoamericano y en consecuencia proceda a enviar su lista de producto de interés de exportación para recibir preferencias arancelaria del 100% de Costa Rica, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Panamá y México	Acuerdos Internacionales	30/05/2011	R.O.481	30/06/2011
11	Negociaciones con la República de Turquía	Acuerdos Internacionales	30/05/2011	R.O. 481	30/06/2011
9	Diferimiento arancelario a favor de federaciones de transporte	Diferimiento Arancelario	02/05/2011	R.O.445	11/05/2011
8	Establecimiento umbrales registros de importadores	Importaciones sujetas a controles previos	13/05/2011	R.O.447	13/0/2011
7	Preferencias arancelarias y no arancelarias a favor de la República Bolivariana de Venezuela	Acuerdos Internacionales	21/04/2011	R.O.443	09/05/2011
6	Reformulación Arancel Nacional de Importaciones (Vehículos híbridos)	Tarifas Arancelarias	01/04/2011	R.O.431	20/04/2011
5	Reformulación sobre registro de importadores	Importaciones sujetas a controles previos	01/04/2011	R.O.428	15/04/2011
3	Establecer el Registro de Importadores de bienes clasificados en las subpartidas determinadas en el Anexo 1 de la presente Resolución, como un requisito de carácter obligatorio, el mismo que estará a cargo del Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO)	Importaciones sujetas a controles previos	09/02/2011	R.O.402	12/03/2011

Fuente: COMEX

Elaboración: Gabriela Arias

RESOLUCIONES 2012-COMEX					
Resolución	Descripción	Objeto	Fecha	Registro Oficial	Fecha de Registro
51	Disposición para la importación de vehículos especiales.	Restricción cuantitativa de importación.	27/03/2012	R.O. 700	10/05/2012
64	Modificaciones arancelarias CKD	Tarifas Arancelarias	11/06/2012	SP R.O. 730	22/06/2012
65	Modificación Arancelaria CKD	Restricciones a la importación de CKD	11/06/2012	SP R.O. 730	22/06/2012
66	Restricción anual a la importación de vehículos	Establecer cupos de importación	11/06/2012	SP R.O. 725	15/06/2012
68	Disposición aclaratoria	Inclusión de partidas arancelarias en la Resolución 66	13/06/2012	SP R.O. 730	22/06/2012

Fuente: COMEX

Elaboración: Gabriela Arias

RESOLUCIONES 2013-COMEX					
Resolución	Descripción	Objeto	Fecha	Registro Oficial	Fecha de Registro
101	Cuotas asignadas en la Resolución 66 para ser aplicadas anualmente mientras este en vigencia la restricción cuantitativa de importación de vehículos	Restricción cuantitativa de importación.	07/01/2013	SP 2 R.O. 873	17/03/2013
106	Nota Complementaria Nacional de CKD de chasis equipado con su motor. Restricción cuantitativa a la importación de CKD de chasis equipado con su motor.	Restricción cuantitativa de importación.	10/09/2013	SP R.O. 95	04/10/2013
109	Aprobar informe Técnico de sustitución de importaciones en la Res 66 y posteriores.		17/09/2013	SP2 R.O. 95	04/10/2013
110	Apruébase como medida excepcional, la cuota de importación de vehículos, clasificados en las subpartidas mencionadas en la Resolución N° 66 del COMEX, para el año 2013		17/09/2013	SP2 R.O. 95	15/06/2012
114	CIAUTO presente: Recurso de Reposición contra la Resolución 106		08/11/2013	SP R.O. 151	26/12/2013
116	Certificado de reconocimiento INEN	Documento de control	19/11/2013		

Fuente: COMEX

Elaboración: Gabriela Arias

Anexo8 Resolución nº66 COMEX

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
1791739205001	AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
		8703239090	16,213,516.90	1,674
		8703241090	192,577.70	9
		8703249090	883,137.50	55
		8703319090	8,302.00	1
		8703329090	2,130,240.00	210
		8703331090	86,800.00	4
		8703339090	41,048.00	2
		8704211090	69,048.00	7
0190007510001	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	8703210090	266,433.30	71
		8703241090	31,780.00	1
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	8703231090	68,625.12	2
		8703239090	640,899.67	24
		8703241090	82,971.00	2
		8703249090	61,935.30	1
		8703900091	9,857,208.36	134
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	8703210090	506,834.02	107
		8703221090	524,835.85	85
		8703229090	294,249.76	50

		8703231090	241,011.69	28
		8703239090	1,060,627.34	106
		8703329090	59,009.72	5
		8703339090	84,240.80	7
		8703900091	1,305,594.33	27
		8704211090	1,620,369.73	171
		8704311090	1,137,223.36	167
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	8703229090	342,612.90	35
		8703239090	701,512.70	51
		8703329090	104,647.90	7
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	8703229090	7,684,759.60	979
		8703231090	7,855,094.73	600
		8703239090	57,993,155.76	6,909
		8703241090	257,479.78	9
		8703331090	125,978.00	5
		8704211090	10,650,515.55	766
		8704311090	7,506,691.86	839
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A	8703231090	273,388.50	19
		8703241090	381,299.10	14
		8703249090	1,183,700.00	67
		8703900091	4,474,337.00	151
		8704211090	142,075.50	7
		8704311090	8,314,425.70	509
		8703239090	15,750.00	2
0190354407001	CAMC TRUCK CIA. LTDA.	8704211090	150,780.00	17
1790009459001	CASABACA S.A.	8703900091	9,826,507.39	283
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	8703229090	468,179.60	46
		8703239090	607,581.80	42
		8703329090	56,590.10	5
		8704211090	55,118.00	7
0990919550001	CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	8703231090	162,838.90	10
		8703239090	68,094.60	4
		8703241090	140,694.40	7
		8704311090	124,278.00	8
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	8703210090	984,754.72	259
		8703221090	260,512.00	45
		8703229090	337,820.00	95
		8703239090	485,128.00	98
		8704311090	807,258.49	186
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A	8703239090	29,540.00	1
		8703241090	95,337.20	4
		8703249090	19,250.00	1
		8703329090	49,700.00	1
		8703900091	5,808,048.40	109
1791938046001	DAIHAUTO S.A.	8703900091	205,365.50	4
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	8703229090	133,896.00	25
		8704311090	104,195.00	24
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	8703221090	101,225.60	22
		8703229090	227,546.90	48
		8703231090	1,031,663.50	187
		8703239090	740,626.60	127
		8703319090	14,795.20	3
		8703329090	388,392.20	48
0190347370001	FISUM S.A.	8703239090	7,639,237.20	896
		8704211090	8,387,380.40	536
		8704311090	679,240.80	80
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703210090	13,299,466.43	2,781
		8703229090	5,400,432.40	853
		8703231090	210,901.14	13
		8703239090	17,115,714.07	1,572
		8703241090	3,864,713.68	230
		8703249090	546,182.25	27
		8703900091	11,889,789.68	362
		8704211090	11,169,524.10	674
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	8703229090	32,810.40	2
		8703231090	641,273.50	23
		8703239090	670,900.44	34
		8703241090	86,449.44	2

		8703331090	28,450.80	1
0992284668001	GOTELLI S.A.	8703900091	794,054.80	17
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	8703241090	17,500.00	1
		8703900091	11,215,442.52	321
1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	8703231090	739,786.60	38
		8703239090	730,158.80	56
		8703321090	271,625.90	12
		8703331090	23,100.70	1
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703229090	5,523,210.63	456
		8703239090	9,021,020.48	596
		8703249090	639,904.93	23
		8704211090	2,320,462.87	165
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	8703229090	156,625.00	14
		8703239090	485,811.90	32
		8703329090	11,060.70	1
		8703900091	418,964.00	7
		8704211090	191,911.30	20
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	8703229090	505,575.00	123
		8703239090	1,925.00	1
		8704311090	373,450.00	116
1791998472001	MOSUMI S.A.	8703231090	312,843.25	15
		8703239090	2,786,858.98	172
		8703241090	173,493.66	7
		8703321090	280,921.44	12
		8703329090	258,017.06	11
		8703331090	557,300.56	21
		8704211090	3,721,480.39	208
		8704311090	232,298.00	12
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	8703229090	29,982,016.40	5,297
		8703231090	2,814,577.50	202
		8703239090	46,901,817.20	5,053
		8703241090	1,010,185.40	58
		8703249090	956,883.20	50
		8703319090	192,080.00	28
		8703321090	18,590.60	1
		8703329090	377,048.00	36
		8703331090	30,958.20	1
		8703339090	191,165.80	9
		8704211090	256,137.00	31
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090	13,444.20	1
0992578963001	PIEDRAMUNDO S.A.	8703900091	406,247.92	6
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	8703231090	658,157.50	46
		8703241090	749,883.40	29
		8703249090	1,407,980.00	79
		8703900091	24,033,723.00	809
		8704211090	1,841,310.80	89
		8704311090	30,917,187.00	1,944
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	8703231090	275,703.65	13
		8703239090	1,468,495.40	85
		8703241090	433,439.30	15
		8703249090	273,053.20	11
1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	8703900091	483,388.50	8
1792008077001	STARMOTORS S.A.	8703231090	74,519.20	2
		8703239090	334,093.20	13
		8703241090	123,749.35	3
		8703249090	146,588.40	4
		8703900091	4,627,871.50	54
1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL SA	8703229090	267,340.48	20
		8703900091	196,989.70	4
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	8703241090	76,650.00	2
		8703249090	73,850.00	3
		8703900091	176,379.00	4
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	8703900091	9,723,901.81	301
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	8703229090	1,637,243.86	191
		8703231090	10,133,283.46	691
		8703239090	2,528,371.31	239
		8703241090	3,819,650.43	174
		8703900091	168,903.06	6

0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	8704211090	14,162,675.10	1,152
		8704311090	28,273,986.20	2,802
		8703231090	14,805.00	1
		8703900091	973,243.60	21

Fuente: COMEX

Elaboración: Gabriela Arias

Anexo9 Porcentaje de Arancel a pagar de acuerdo al Producto Ecuatoriano Incorporado

Subpartidas 8703239080, 8703231080, 8703249080, 8703241080		
% de Producto Ecuatoriano Incorporado	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
<5	35,00%	
5	17,50%	
6	16,63%	
7	15,75%	
8	14,88%	
9	14,00%	
10	13,13%	
11	12,25%	
12	11,38%	
13	10,50%	
14	9,63%	
15	8,75%	
16	7,88%	
17	7,00%	
18	6,13%	
19	5,25%	
20	4,38%	Arancel mínimo a pagar

Fuente: COMEX

Elaboración: Gabriela Arias

Anexo10 Arancel Importación de CKD's en Base a la Incorporación de Contenido Nacional

a) AUTOMÓVILES

DE 0 A 2000 CC			DE 2001 A 3000 CC			DE MÁS DE 3000 CC		
Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado
Menor a 2%	0	10,00%	Menor a 2%	0	14,00%	Menor a 2%	0	18,00%
2,00%-3,99%	1 pto.	9,00%	2,00%-3,99%	1,40 pto.	12,60%	2,00%-3,99%	1,80 pto.	16,20%
4,00%-5,99%	2 pto.	8,00%	4,00%-5,99%	2,80 pto.	11,20%	4,00%-5,99%	3,60 pto.	14,40%
6,00%-7,99%	3 pto.	7,00%	6,00%-7,99%	4,20 pto.	9,80%	6,00%-7,99%	5,40 pto.	12,60%
8,00%-9,99%	4 pto.	6,00%	8,00%-9,99%	5,60 pto.	8,40%	8,00%-9,99%	7,20 pto.	10,80%
10,00%-11,99%	5 pto.	5,00%	10,00%-11,99%	7,00 pto.	7,00%	10,00%-11,99%	9,00 pto.	9,00%
12,00%-13,99%	6 pto.	4,00%	12,00%-13,99%	8,40 pto.	5,60%	12,00%-13,99%	10,80 pto.	7,20%
14,00%-15,99%	7 pto.	3,00%	14,00%-15,99%	9,80 pto.	4,20%	14,00%-15,99%	12,60 pto.	5,40%
16,00%-17,99%	8 pto.	2,00%	16,00%-17,99%	11,20 pto.	2,80%	16,00%-17,99%	14,40 pto.	3,60%
18,00%-19,99%	9 pto.	1,00%	18,00%-19,99%	12,60 pto.	1,40%	18,00%-19,99%	16,20 pto.	1,80%
20,00% o mayor	10 pto.	0,00%	20,00% o mayor	14 pto.	0,00%	20,00% o mayor	18 pto.	0,00%

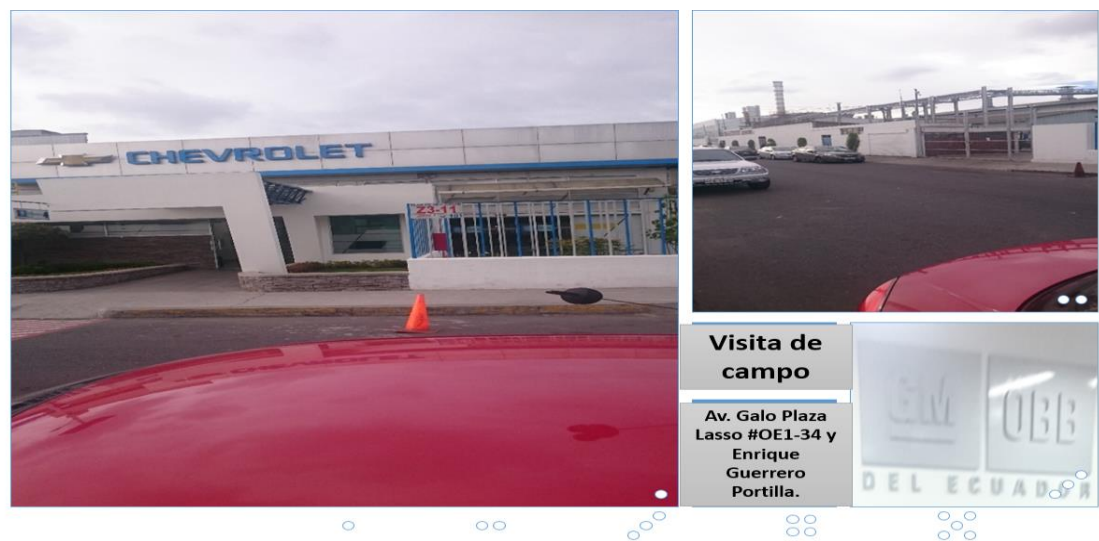
b) CAMIONETAS

DE 0 A 2000 CC			DE 2001 A 3000 CC			DE MÁS DE 3000 CC		
Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel Aplicado	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel Aplicado
Menor a 2%	0	5,00%	Menor a 2%	0	7,00%	Menor a 2%	0	9,00%
2,00%-3,99%	0,5 pto.	4,50%	2,00%-3,99%	0,70 pto.	6,30%	2,00%-3,99%	0,90 pto.	8,10%
4,00%-5,99%	1 pto.	4,00%	4,00%-5,99%	1,40 pto.	5,60%	4,00%-5,99%	1,80 pto.	7,20%
6,00%-7,99%	1,50 pto.	3,50%	6,00%-7,99%	2,10 pto.	4,90%	6,00%-7,99%	2,70 pto.	6,30%
8,00%-9,99%	2 pto.	3,00%	8,00%-9,99%	2,80 pto.	4,20%	8,00%-9,99%	3,60 pto.	5,40%
10,00%-11,99%	2,50 pto.	2,50%	10,00%-11,99%	3,50 pto.	3,50%	10,00%-11,99%	4,50 pto.	4,50%
12,00%-13,99%	3 pto.	2,00%	12,00%-13,99%	4,20 pto.	2,80%	12,00%-13,99%	5,40 pto.	3,60%
14,00%-15,99%	3,50 pto.	1,50%	14,00%-15,99%	4,90 pto.	2,10%	14,00%-15,99%	6,30 pto.	2,70%
16,00%-17,99%	4 pto.	1,00%	16,00%-17,99%	5,60 pto.	1,40%	16,00%-17,99%	7,20 pto.	1,80%
18,00%-19,99%	4,50 pto.	0,50%	18,00%-19,99%	6,30 pto.	0,70%	18,00%-19,99%	8,10 pto.	0,90%
20,00% o mayor	5 pto.	0,00%	20,00% o mayor	7,00 pto.	0,00%	20,00% o mayor	9 pto.	0,00%

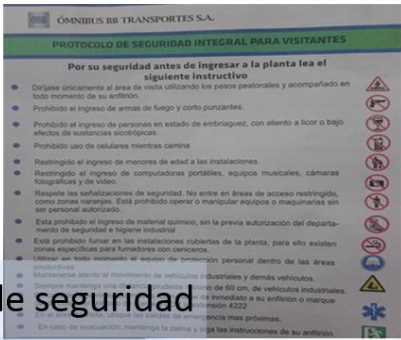
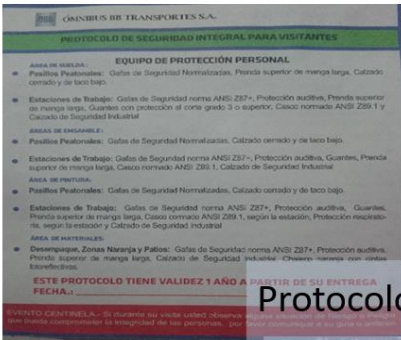
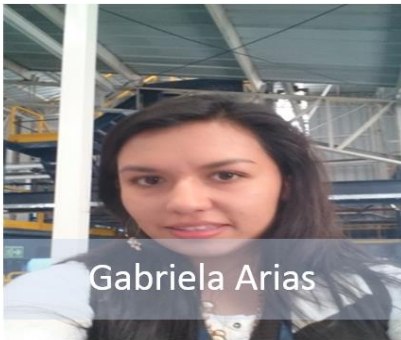
Fuente: COMEX

Elaboración: Gabriela Arias

Anexo11 Visita de Campo planta OMNIBUS BB



Fuente: OMNIBUS BB
Elaboración: Gabriela Arias



Fuente: OMNIBUS BB
Elaboración: Gabriela Arias



Mapeo de la Planta

Fuente: OMNIBUS BB
Elaboración: Gabriela Arias



Válvulas planta de pintura



Gabriela Arias



Planta de Pintura



trabajadores

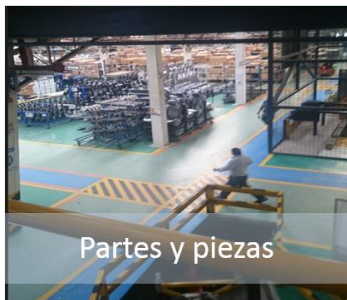


Pasillo planta de pintura



Normas de seguridad

Fuente: OMNIBUS BB
Elaboración: Gabriela Arias



Partes y piezas



Partes y piezas



Reciclaje de residuos



Almacenamiento llantas

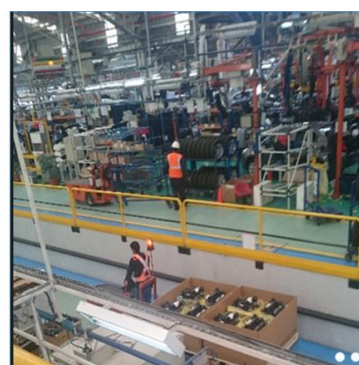


Punto de prueba



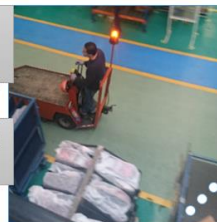
Pruebas de calidad

Fuente: OMNIBUS BB
Elaboración: Gabriela Arias



Planta de Vestidura

Organización industrial



Fuente: OMNIBUS BB
Elaboración: Gabriela Arias



Fuente: OMNIBUS BB
Elaboración: Gabriela Arias




Fuente: OMNIBUS BB
Elaboración: Gabriela Arias

Anexo12 Formularios Metodología para el cálculo del porcentaje de incorporación de material originario de Ecuador (MOE)

Nombre empresa ensambladora:	Nombre empresa auditora:	No.		
		Modelo y/o Versión		
		Producción de vehículos (Unidades)		
		Costo de Producción (dólares por unidad)		
		MATERIALES ORIGINARIOS	Subpartida	
			Descripción de la Subpartida	
			No. Parte	
			Descripción parte	
			Cantidad	
			USD (Precio de venta por unidad)	
			USD (Precio de venta total de la parte)	
			País de Origen	Colombia
				Ecuador
				Venezuela
			Número Certificado de origen	
			Planilla B (Fecha)	
			PROVEEDOR	Número RUC
				Razón Social
		Número Factura		
		MATERIALES NO ORIGINARIOS	Subpartida	
Descripción				
País de Origen				
Cantidad				
USD (Valor CIF por unidad)				

Fuente: MIPRO

 Ministerio de Industrias y Productividad		FICHA TÉCNICA DEL PRODUCTO						
1. IDENTIFICACIÓN DE EMPRESA (Razón Social):								
1.1. R.U.C.								
1.2 Nombre Contacto								
1.3 Número telefónico: convencional - celular								
1.4 Dirección planta de producción								
1.5 Correo electrónico de notificación								
1.6 Subpartida arancelaria								
2. PRODUCTO (Una ficha por cada autoparte)								
2.1 Nombre comercial:								
2.2 Nombre Técnico								
2.3 Unidad Comercial:								
3. No. DE AUTOPARTE:		Empresa Ensambladora			Modelo Vehículo			
4. (*) MATERIALES EXTRANJEROS IMPORTADOS DIRECTAMENTE O ADQUIRIDOS EN EL MERCADO NACIONAL								
N°	Descripción	Subpartida	País	País	Unidad de	Cantidad	Valor CIF \$	Valor Planta
	Nombre Técnico	(10 dígitos)	Origen	Procedencia	Medida		Por Unidad Comercial del Producto (casilla 2.3)	
4.11 Valor Total por Unidad de Producto (USD\$)								
5. (*) MATERIALES NACIONALES								
N°	Descripción	Subpartida	Unidad de	Proveedor	Cantidad	Valor USD		
	Nombre Técnico	(10 dígitos)	Medida			Por Unidad Comercial de Producto (2.3)		
5.11 Valor total por unidad de producto (USD \$):								
6. (*) COSTOS Y VALOR EN FÁBRICA PRODUCTO TERMINADO								
6.1 Total Costos Materias Nacionales/U. Comercial (Valor casilla No. 5.11)								
6.2 Otros Costos Directos de Fábrica/U. Comercial (No incluye materias primas)								
6.3 Valor en Fábrica/U. Comercial (Mayor sumatoria casillas No. 6.1+6.2+4.11)								
6.4 Valor venta a ensambladoras/U. Comercial								
7. (*) PROCESO DE PRODUCCIÓN (Completa descripción por Etapas)								
8. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PRODUCTO (Adjuntar diagrama de la parte y/o pieza)								